الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليـــم العالـــي والبحـــث العلمـــي

جامعـــة الجزائـــر (بوزريعة)

معهـــد عـلـــم الإجتمـــاع

رسالـــة لنيـــل شهـــادة ماجستيـــر

الموضوع :

النقل الحضري للمسافرين في الجزائر العاصمة

إعداد الطالب :

رشيد بلخير

تحت إشراف الأستاذ

محمد فاروق بن عطية

السنـــة الجامعيـــــة

2002-2003

إهـــــــــــــــــــــــداءات

نهدي هذا العمل إلى:

المشرف أولا و قبل كل شيء و الذي لم يدخر أي جهد من أجل مساعدتنا

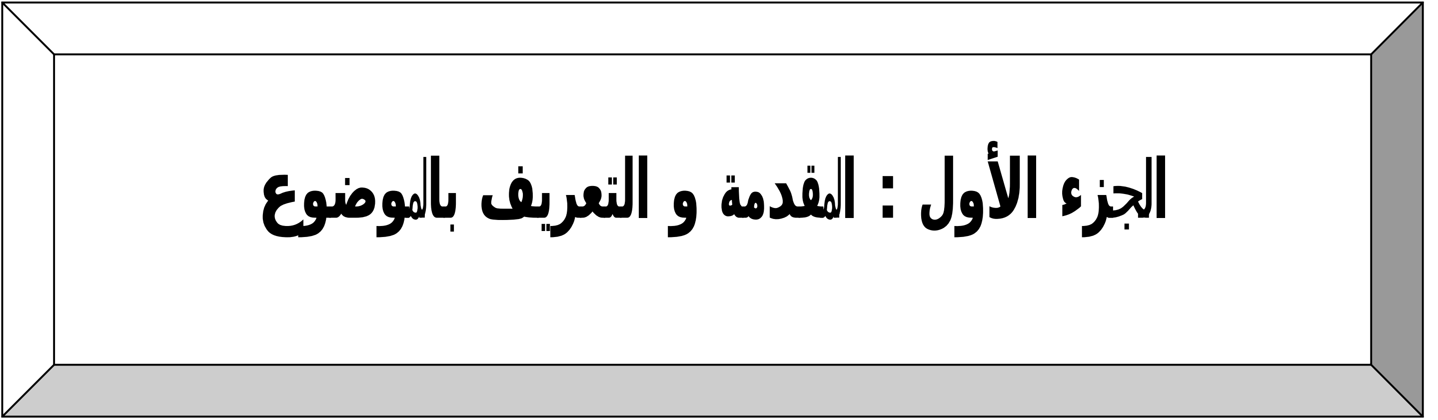
أعضاء لجنة مناقشة الرسالة الذين يخصصون قسط من وقتهم الثمين للمطالعة على هذه الرسالة

إلى كل أفراد العائلة الذين لم يبخلوا عن تشجيعنا، و إلى كل الأصدقاء و الأقارب

و إلى كل من شارك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لإنجاز هذه الرسالة و إلى كل من يطلع عليها

و إلى كل من يؤمن بأنه بالعلم تتحسن و تستقيم الأحوال بمشيئة الله

رشيد



الجزء الأول : المقدمة و التعريف بالموضوع

1_ المـقدمـة

كل تطور حضري يجلب من ورائه تطور مشكلات عديدة تتعلق بالحياة الحضرية كالسكن البطالة ،التلوث و النقل الحضري .

كـباقي مـدن العالم الثالث مدينة الجزائر من إنتاج استعماري محض بنيت لمدة و لعدد من السكان معينين كشبكة الطرقات الموجودة فيها و السكن الذي تحتويه.

إن الـتطور الديمغرافي الذي عرفته المدينة منذ الإستقلال قلب كل تكهنات مسيري هذه الأخيرة لأن التطور الديمغرافي يجلب تطور الاحتياجات في شتى الجوانب ،كالسكن التعليم،الصحة ،التسلية و النقل.

باعتباره موضوعا لدراستنا النقل الحضري في كل أشكاله و أنواعه فرديا كان أو جماعيا، خاصا أو عموميا يستجيب حتميا للمحيط الذي ينشط فيه هذا المحيط يتكون من شبكة الطرقات مناطق السكن ،مناطق العمل و مناطق النشاطات و التجهيزات و الخدمات العمومية .وسائل النقل مـتعددة و مخـتلفة منها السيارة الخاصة سيارة الأجرة النقل الجماعي عموميا كان أم خاص كلها تخضـع لنفس الضغوط و الشروط التي تفرضها المدينة انطلاقا من شبكة الطرقات بضيقها ورداءتا لا تتجاوب مع العدد الهائل من السيارات التي تقصدها إضافة الى نقص أماكن التوقف و أخيرا قوة الـ ـجذب الـتي تتميز با المدينة نظرا للتمركز الكثيف للنشاطات و الخدمات في مركزها سبب القدوم الكثيف للسكان من كل المناطق نحوها .

هذا القدوم الكثيف للسيارات يؤدي إلى خلق إزدحامات كثيرة على مستوى كل طرقات المديـنة الشـيء الذي يضعف مر دودية و فعالية وسائل النقل بأكملها خاصة الجماعية باعتبارها الوسيلة الأساسية للنقل في المدينة .

المدينة هي الإطار الحضري الذي تجري فيه عملية النقل و التنقل فمردودية أو نتائج هاتين العمليـتين مرتبطـتان بالإمكانـيات و التجهيزات الخاصة بعملية النقل كشبكة الطرقات أماكن التوقف ،التوزيع الجغرافي للمناطق السكنية و الصناعية ......الخ

أغلبـية شبكة الطرقات الموجودة في مدينة الجزائـر يعـود تكوينها إلى العهد الاستعماري معناه أنجزت لعدد من السكان و لعدد من السيارات محددين إلى جانب نقص أماكن و مساحات للتوقف الشـيء الـذي يـؤدي إلى كثافة إزدحام المرور على مستوى كل الطرقات خاصة في المفترقات الرئيسية للمدينة ،في أوقات الذهاب أو الإياب من العمل.

للازدحام عواقب و خيمة على مر دودية وسائل النقل بمختلف أنواعها، هذا التأثير يكون إما على عامل الوقت وهذا بارتفاع المدة التي تستغرقها وسيلة من وسائل النقل، إما على المردود الإقتصادي و هذا بارتفاع ثمن استغلال وسائل النقل حيث يزداد إستهلاك الوقود كلما انخفضت سرعة التنقل .

مختلف الحلول المقترحة و المبحوثة من طرف السلطات بالرغم من ضخامتها لم تكن إلا حلولا مخففة كإنجاز الطرقات السريعة (AUTOROUTES) و مغيرات الطرق (ECHANGEURS) و الطرق تحت أرضية (PASSAGE SOUTERRAIN) و إعادة النظر في مخططات السير PLAN DE CIRCULATION)) في بعض المناطق ذات الازدحام الكثيف و هذه الحلول كلها لم تخفف من تعقد السير في العاصمة إلا بدرجة ضئيلة جدا.

من المشاريع ذات الأهمية الكبرى و التي تنتظر منها السلطات الفضاء نهائيا على مشكل النقل في العاصمة هو مشروع مترو الجزائر(MÉTRO D'ALGER) هذا المشروع بالرغم من كلفته المالية و أشغاله الطويلة فان النتائج المنتظرة منه غير حقيقية لأنه لازال في طريق الإنـجاز و هذا في الخط الأول الرابط بين مركز المدينة و شرقها أي إلى غاية الدار البيضاء، أما الخطوط الأخرى لم يشرع حتى في ابتدائها إضافة إلى المشروع الحضري الكبير الذي خططه المركز الوطني للبحث و الإنجاز الحضري سنة 1981 و الذي يحتوي على عدة اقتراحات للتخفيف عن المدينة و جعلها وسط حياة سكني متبوع بتجهيزات عالية و خدمات كافية للمواطن و لكن هذا المشروع لم ينجز بعد لأسباب مالية و بقي حبرا على ورق و هو آخر المحاولات من أجل تغيير المدينة تغييرا في الاتجاه الإيجابي.

في انتظار مبادرات أخرى من طرف السلطات الحضرية أو الوطنية فالمواطن من جهته يتحمل كل عواقب هذا التسيير و التخطيط الغير لائق بالمدينة

2- الإشكالية

النقل الحضري مشكل من المشاكل الحضرية التي تهتم بها السلطات المحلية و المركزية ' إنه وظـيفة من الوظائف الأساسية التي يـخولها دستور أثينا(CHARTE D'ATHÈNES)[1] للمدينة إلى جانـب السـكن ،الشـغل و التسلية إنه حق ضروري و أساسي ينتظره المواطن من مدينته و من مسيريها:

في مدينة الجزائر مشكل النقل يطرح بشدة إنها مدينة ذات صياغة استعمارية محضة صيغت لمـرحلة و لعدد من السكان معينين حيث يتجاوزها حاليا النمو الديمغرافي و الحضري الذي تشهده كل البلدان.

ظاهـرة الـنقل تسـتجيب للنظام الحضري الذي هو عبارة عن دائرة مفرغة تنتمي إليها عناصـر مخـتلفة مـنها : وسائل النقل،الطرقات،السلطات العمومية و مستعملي هذه الوسائل (USAGERS) بـين كـل هذه العناصر نجد علاقة تأثر و تأثير حيث كل عنصر سبب لعنصر آخر و نتيجة لعنصر آخر.

كـل أراء الخـبراء تـتفق حول فكرة أن كل الظواهر الحضرية ليست مستقلة عن باقي الظواهـر الأخـرى و إنـما الظاهرة الحضرية ظاهرة "بنيوية" (STRUCTURELLE) أي أن المدينة هيكل يحتوي على أعضاء و لكل عضو وظيفة يؤديها و لكن غير مستقل عن الأعضاء الأخرى أي هـناك علاقة تكامل بين مختلف كل العناصر التي يتكون منها المحيط الحضري ،نفس الشيء بالنسبة لظاهـرة النقل التي تعتبر عنصرا،أو جزءا لا يتجزأ عن باقي الأجزاء التي تكون كلا متكاملا ألا و هو المدينة.

الـنقل الحضري لمدينة الجزائريستجيب لهذا المنطق فهو يؤدي وظيفة داخل محيط حضري فهـو نتـيجة لسياسة ما و للمحيط الخارجي الذي ينمو فيه و له تأثيرات على المحيط كالتلوث و المردود الاقتصادي و صحة المواطن....

---

[1] دستور أثينا (Athènes) أقيمت سنة 1933 تحت رئاسة LE CORBUSIERحيث خول للمدينة 4 وظائف أساسية ،السكن، الشغل،النقل،و التسلية

وضـعية الـنقل في العاصـمة مزرية نظرا لإكـتظاظ المواطن على مستوى كل محطات النقل في العاصمة زيادة إلى الصورة الرديئة للحافلات المكتظة بالمسافرين التي نراها يوميا.

و هـذا بالرغم من العدد الهائل من وسائل النقل بكل أنواعها و التي نلاحظها يوميا تسير في طـرقات الولايـة مؤدية إلى إختناقات على مستوى الطرقات الرئيسية التي تتكون منها شبكة الطرقات الولاية خاصة في أوقات الذهاب أو الإياب .

الجزائـر كعاصـمة و مركـز قـرار تحتوي على هياكل و مركبات ذات البعد الوطني كالمستشـفيات و الوزارات و مديريات المؤسسات الكبرى و الميناء .... حيث تستقطب سكان مـن جميع أنحاء الوطن سبب هذا العدد الهائل من السيارات المتوافدة يوميا نحو المدينة خاصة على مستوى كل الطرقات المؤدية إلى مركز المدينة لتندمج مع السيارات الموجودة داخل المدينة و تخلق إزدحامات كثيفة على مستوى الطرقات الرئيسية للعاصمة.

كل عملية نقل تتطلب شبكة من الطرقات واسعة و كافية لإستيعاب العدد الهائل من كل أنـواع السـيارات الـتي تقصدها شبكة الطرقات الموجودة في العاصمة يعود تكوينها إلى الفترة الإستعمارية أين كان عدد السيارات متعلق بعدد السكان الموجود آنذاك زيادة إلى التجهيزات التي أنجـزت لحوالي 500 آلف نسمة أصبحت تتحمل حوالي 3 مليون نسمة الشيء الذي يعيق السير الطبيعي للمدينة و عجزها على تلبية رغبات المواطنين في شتى الميادين.

النمو الديمغرافي السريع الذي تشهده الجزائر بصفة عامة و العاصمة بصفة خاصة ضاعف في احتـياجات المواطنين مقابل ضعف في التجهيزات و الخدمات في قطاع النقل الذي ينفرد بصفته كظاهرة متعددة الأطراف (ÉPIPHÉNOMÈNE) حيث يعتبر عنصرا من عناصر الحياة الحضرية حيث تجري عملية تأثر و تأثير بين مختلف هذه العناصر .

وضعية قطاع النقل الحالية تعتبر نتيجة لتأثير هذه العوامل و لكن بدرجات متفاوتة و مختلفة ، هـذه الفكـرة تؤدي بنا إلى طرح مجموعة من الأسئلة تعتبر المحور الرئيسي الذي تتمحور حوله دراستنا و هي كالتالي:

1) ما هو العامل الأكثر تأثيرا في التدهور الحالي الذي يعرفه قطاع النقل؟

2) هل تعتبرمدينة الجزائر كعاصمة و مركز القرار السياسي العنصر الأكثر تأثيرا في الحالة المزرية التي يعيشها قطاع النقل؟

3) هـل باستطاعة شبكة الطرقات الموجودة في العاصمة إحتواء هذا العدد الهائل من السيارات المتوافد نحوها ؟ و هل تسمح بتنقل و بحركة السيارات بسهولة؟

4) هـل يسـتطيع الـناقلون (transporteurs) بصفتهم خواص أم عموميون تغطية جميع طلبات العاصمين فيما يخص النقل؟

5) هـل المشـاريع التي تنوي السلطات إنجازها كمشروع مترو الجزائر و المشروع الحضري " الجزائـر 2000" تتلاءم مع حاجيات المجتمع و مع المحيط الحضري الذي تنجز فيه؟ و هل هي حقيقة قادرة على معالجة مشكل النقل في مدينة الجزائر؟.

أ-الـفـــــرضيات

الفرضية الأساسية :

ظاهرة النقل في العاصمة بصفتها متعددة الأطراف تستجيب لعدة عناصر خارجية تؤثر في وضعيتها و في الحالة التي توجد فيها.

بمـا أن النقل ينتمي الى الدائرة المفرغة كما ذكرنا آنفا فعاليته أو مرد وديته نتيجة لعومل عديدة تؤثر فيه و لكن بطرق و أوجه مختلفة .

الشكل الحضري للعاصمة هو العامل الأكثر تأثيرا في تدهور قطاع النقل

- تمركز النشاطات و الخدمات في وسط المدينة هو السبب في القدوم للمواطنين يوميا نحو المدينة

- ضعف و ضيق شبكة الطرقات هو السبب الرئيسي في تخفيض مرد ودية و فعالية و سائل النقل و هذا:

- **ضـعف و ضـيق شـبكة الطرقات تخلق إزدحامات و إكتظاظ المرور على هذه الشبكة.**
- **ضـعف و ضـيق شـبكة الطرقات يتسبب في إرتفاع مدة التنقل و إرتفاع ثمن إستغلال وسائل النقل و إرتفاع إستهلاك الطاقة .**

1. **نقـص أمـاكن التوقف يزيد في إزدحام و اكتظاظ الطريق بالسيارات خاصة الفردية منها و التوقف على جوانب الطرقات ما يزيد في ضيقها و اختناقها.**
2. **توفر العدد الهائل من وسائل النقل في الميدان و بكل أنواعها لا يعني تلبية طلب السكان فيما يخص التنقل لكن يعني أن عنصر العدد لوسائل النقل لا يحل شيء لوحده.**
3. **مشـروع مترو الجزائر لم يكن الحل الأمثل لمعالجة مشكل النقل في العاصمة هناك مشاريع أكثر أهمية و أجدر بمعالجة ليس مشكل النقل فحسب و إنما مشاكل حضرية أخري متعددة و بميزانية أقل .**

تلك هي الافتراضات التي نراها أساسية للإجابة على الإشكالية المطروحة في دراستنا.

ب- تحديد المفاهيم

المفاهيم المستعملة في الدراسة لم تكون لها أي خصوصية أخرى ماعدا المعنى اللغوي الذي تحتويه و من بين هذه المفاهيم التي يجب تحديدها و تعريفها :

الدورات : FREQUENCES

الدورات تعبر عن عدد المرات التي تمر فيها وسيلة نقل ما على محطة ما.

الدورات النظرية: FREQUENCES THEORIQUES

عـدد الـدورات التي تمر وسيلة من وسائل النقل على خط ما و هذا عندما يكون المرور عادي و السرعة عادية .

العربة الهوائية:

هي تسميتنا أي ترجمتنا لكلمة TÉLÉPHÉRIQUE

ج - منهجية البحث و كيفية تقديم الرسالة :

اعتمدنا في بحثنا هذا على المنهج الوثائقي حيث إطلعنا على عدة وثائق رسمية تحصلنا عليها من إدارات، مؤسسات و مراكز بحيث لها علاقة مع النقل الحضري للمسافرين في العاصمة و هي :

- ♦ وزارة النقل
- ♦ مديرية النقل لولاية الجزائر
- ♦ مديرية الأشغال العمومية لولاية الجزائر
- ♦ مؤسسة تسيير المرور و النقل الحضري لولاية الجزائر (ECGTU)
- ♦ المركز الوطني للدراسات و الإنجاز الحضري (CNERU)
- ♦ مؤسسة مترو الجزائر مكتب الدراسات في النقل الحضري (EMA.BETUR)

 **مؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري في العاصمة(ETUSA)**

 **الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (SNTF)**

 **وحدة النقل الحضري للمؤسسة العمومية لنقل المسافرين(TRANSUB-EPTVC)**

 **الديوان الوطني للإحصائيات (ONS)**

اعـتمدنا في بحثـنا عـلى مخـتلف المعطيات و المعلومات المتحصل عليها من هذه المراكز و المؤسســات عـلما بأنا أكثر صحة و مطابقة للواقع لأن وسائل جمع الإحصائيات و المعطيات و معالجـتها هامـة و عصـرية خاصة بعض المراكز كالمركز الوطني للدراسات و الإنجاز الحضري و مؤسســة مـترو الجزائــر اللتان تحتويا على إمكانيات تقنية و موارد بشرية ذات كفاءة علمية معتبرة.

بدورنا و انطلاقا من المعلومات المتحصل عليها قمنا بمعالجتها معالجة منهجية و علمية حيث قمـنا بإنجـاز عـدة جداول و قيام علاقات عديدة بين متغيرات عديدة لإختبار صحة الفرضيات و الأفكار المحتواة فيها[2] .

أمـا فـيما يخـص طريقة تقديم الرسالة إعتمدنا على تقديمها بجزئين جزء مخصص للتطور الحضري و البشري للعاصمة عبر التاريخ الى غاية وقتنا الحالي و هذا من أجل معرفة و إطلاع على حالة المدينة من كل الجوانب.

---

[2] **كل الجداول الموجودة في الرسالة من إنجازنا الخاص و لكن اعتمدنا على الإحصائيات المتحصل عليها من مختلف المراكز المذكورة**

الجــزء الــثاني اعتمدنا فيه على اختبار الفرضيات و عرض مختلف الجوانب التي يــتكون مــنها قطــاع الــنقل حاليا ابتداء بعرض حول المؤسسة العمومية و نظامها الداخلي و إمكانيتها ،ثم القطار والخواص ....إلى جانب شبكة الطرقات ووضعيتها و إمكانيتها.

و في الأخير عرفنا أهم المشاريع التي تراها السلطات حلا لمشكل النقل في المدينة كالمترو و المشروع الحضري الكبير للعاصمة متبوعة بالاستنتاج العام و الخاتمة اللتان تعتبران نتيجة الدراسة و إجابة مباشرة للإشكالية الرئيسية للرسالة.

بذه الطريقة الإهرامية في تقديم الرسالة نتمنى أننا أحطنا كل الإحاطة بالموضوع و أننا وصلنا الى الهدف المنشود هو فهم ظاهرة النقل في العاصمة و نتائج دراستنا تضاف الى نتائج الدراسات الأخرى في الميدان ليكون الفهم أكثر و أفضل.

د- صعوبات البحث

في بحثنا هذا وجدنا نوعين من الصعوبات و العراقيل :

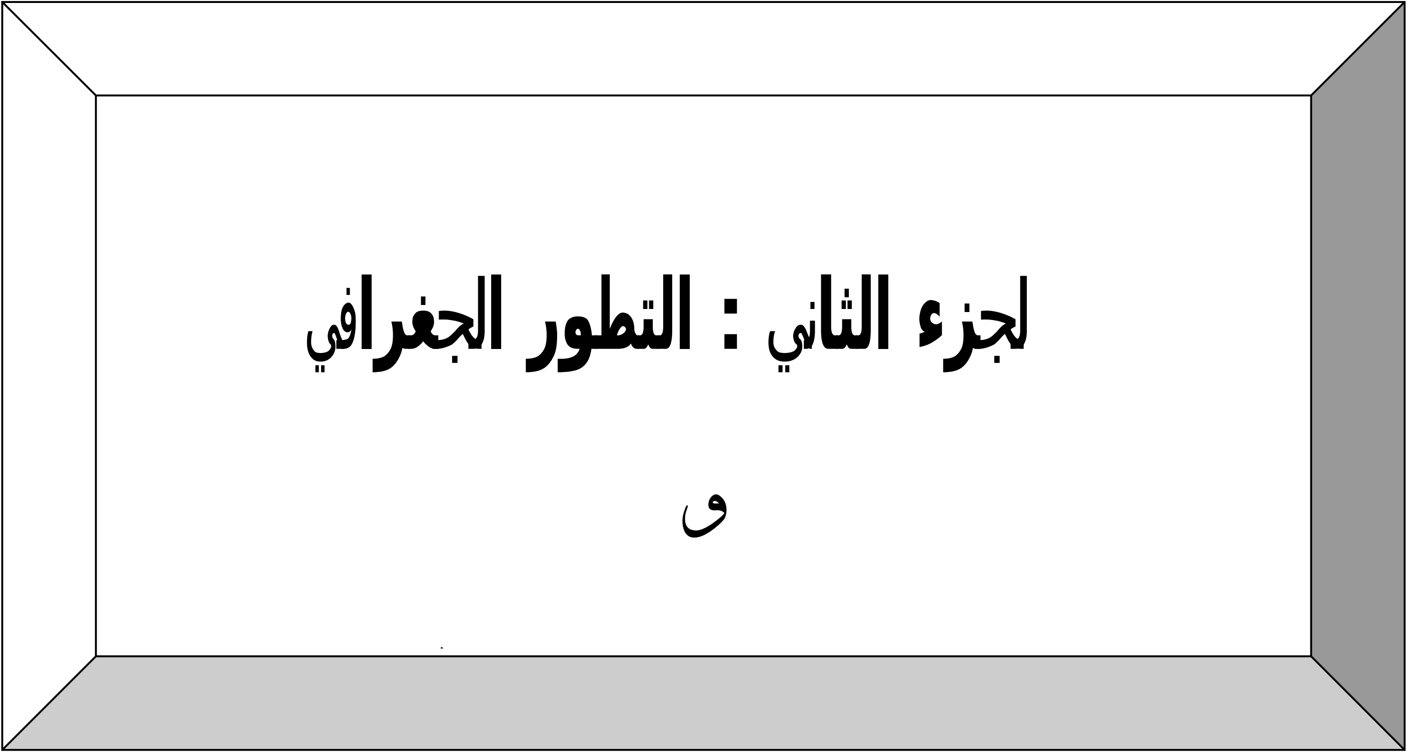
1. **الصعوبات المشتركة لدى كل الطلبة و هي صعوبة التحصل على المعلومات و الإحصائيات خاصة الموجودة في المؤسسات رغم من وجودها لديهم لأنه هناك بعض العناصر لا يعطون الأهمية للعمل النبيل الذي يقوم به الطالب، أي كان مستواه الدراسي إلى جانب العراقيل البيروقراطية التي تضم قسطا كبيرا من الوقت الذي تستغرقه عملية البحث و المعلومات الموجودة في هذه المؤسسات معظمها باللغة الأجنبية الشيء الذي يزيد الطالب عملا زائدا في ترجمة هذه المعطيات.**

2. **الصعوبات الخاصة بالموضوع حيث المعلومات المبحوث عنها و الخاصة بالنقل في العاصمة مبعثرة بين عدة مؤسسات و إدارات و نظرا لضرورتنا فعلينا الاتصال بكل المؤسسات و المراكز التي ذكرناها آنفا**

2. **إلى جانب العراقيل البيروقراطية التي واجهناها فالوقت المستغرق في جمع المعلومات و الإحصائيات أطول من الوقت المستغرق في تحرير و إنجاز الرسالة**

هـناك الصـعوبات الـتي تعتبر من خصوصية الموضوع (النقل) هو أن النقل ظاهرة تتغير مـن زمان الى مكان،و حتى المتمع المعني بالظاهرة (المسافرين) في تغير مستمر حيث يتغير الإتجاه يوم بعد يوم و من وقت لآخر و من نوع من وسائل النقل لآخر ما يصعب التحكم في الظاهرة.

لكـن بالإرادة التي تسلحنا بها رغم العراقيل التي واجهناها استطعنا التحصل على ماكنا في حاجة إليه لبناء موضوعنا و إنجازه إنجازا منهجيا و علميا.


لجزء الثاني : التطور الجغرافي
و

1- التطور الحضري لمدينة الجزائر

من أهم العوامل التي أثرت في تطور مدينة الجزائر هو تضاريسها الصخري الذي لم يترك إلا محيط ساحلي ضيق لتتطور فيه أحياء الحامة و حسين داي،حيث الميناء و طول هذا السطح الساحلي هي النقاط التي تطورت حولها مدينة الجزائر .

عشية الاستعمار الفرنسي كانت مدينة الجزائر ذلك التجمع السكني المتمركز في محيط مساحته 45 هكتار و لم يتجاوز عدد سكانه 30 ألف نسمة .احتلال المدينة ابتدأ بالاستيلاء على بنايات القصبة السفلي، أين بني مركز حكومي للتجمع العسكري "كل المشاكل المتعلقة بمدينة الجزائر وتطورها كانت تنافش في مجلس ثنائي مع وزارة الحرب "[3] التي انطلقت في أشغال هامة كإنجاز عدة شوارع و بناء أحياء باب عزون،باب الوادي و مصطفى في شرق المدينة (حاليا أول ماي) .إن التوافد الهام للمستعمرين من كل الجهات ،إسبانيا ،إيطاليا و مالطا أدت إلى استعجال البناء و الإسراع فيه الشيء الذي أدى إلى تجاهل فكرة القيام بمخططات حضرية موجهة، السكان الأصليون كانوا على هامش كل هذه الإنجازات كانوا يتمركزون في القصبة حيث كانت نقطة وصولهم من المناطق الريفية ليصبحوا المخزن الطبيعي لليد العاملة .الحالة المزرية للأصليين في القصبة أو البيوت القصديرية دفعت الكثير من ممثليهم للمطالبة بأدنى الحقوق لإخوانهم من بين هؤلاء الممثلين هناك نائب رئيس مدينة الجزائر السيد سيدي بومدين الذي وجه هذا النداء للسلطات

" نظرا للتطور الدائم للسكان الأصليون في الجزائر و الحي الذي يقطن فيه أغلبية هؤلاء السكان اختنق و الحي الموجود في أعالي حديقة الحامة أصبح في حالة مؤلمة ستكونون سادتي مع رأيي لوضع حد لهذه الوضعية اللاإنسانية." مقلقة بتفاقم المشاكل و من أجل تفادي انتفاضة شعبية خاصة بعد ظهور حركات وطنية سياسية في الميدان .السلطة الإستعمارية بدأت تأخذ بعين الاعتبار مشاكل " الأندجينا" خاصة مشاكل السكن.

1:.JJ .DELUZ : APERCUS CRITIQUE SUR L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME A ALGER P 53 ED : EPAU ALGER 1979 ترجمتنا الخاصة

أولى العمليات التي قامت بها هي خلق هيكل مخولة له كل الحرية للقيام بمخططات داخل مساحة العاصمة و من هنا خرجت سياسة المجمعات السكنية الكبرى من أجل تغطية متطلبات النمو الديمغرافي الهائل .

و في عام 1937 حيث أصدر مرسوما حكوميا مفاده توزيع العائلات الجزائرية المقيمة بالبيوت القصديرية على أحياء سالومبيه SALEMBIER العناصر و حسين داي و لكن لم تختفي هذه البيوت القصديرية نظرا للتوافد الكثيف للأصليين نحو المدينة.

إنجاز هذا المشروع مرتبط بميزانية البلديات خاصة البلديات ذات الأغلبية المسلمة.

في سنة 1947 أدخلت تغييرات هامة في هذا المرسوم كحفظ أسعار الأراضي المخصصة للبناء و تسهيلات فيما يخص القروض للخواص و من هنا أنجز مشروعين هامين (ديار السعادة) (ديار المحصول) اللذان استقبلا عدد هام من المواطنين الأصليين و بعده خلق هيكل مهامه القضاء على البيوت القصديرية (C.I.A) الشركة العقارية الجزائرية التي أقامت برنامج بناء سكنات للعمال " الأندجينا".

- حي الجبل LA MONTAGNE 1021 سكن
- حي الكاليتوس EUCALYPTUS 274 سكن
- حي بالحراش EL HARRACH 559 سكن
- حي بالقبة KOUBA 132 سكن

توافد الريفيين نحو المدينة في تزايد و عدد سكان القصدير إنتقل من 84000 نسمة سنة 1954 إلى 135000 نسمة سنة 1960 .

المحاولة الأخيرة للسلطات الاستعمارية كانت مخطط قسنطينة الذي أعلن عنه سنة 1958 من طرف الجينيرال ديغول (DEGAULLE) هذا المشروع هدفه إدماج الشرائح المسلمة في النظام الإستعماري و هذا بخلق مناصب الشغل و تطوير التمدرس إلخ...لمدينة الجزائر بصفة خاصة كانت تستهدف:

- نقـل أماكن العمل الجديدة إلى خارج مركز المدينة .
- وضع المناطق السكنية جانب أماكن العمل أو بمسافة تتراوح بين 7 أو 8 كيلومترات.
- بـناء 20150 مسكن للأهالي و 4850 مسكن للأوروبيين و أحياء للعمال كهضبة العناصر (PLATEAU DES ANNASSERS) أيـن ينوي المشروع بناء حي تابع (CITE SATELLITE) يحتوي بين 25 ألف إلى 35 ألف مسكن ثم بناء حي في لافيجري (LA VIGERIE) يحتوي على 2827 مسكن هذا المشروع يحمل في طيا ته على نوع من تمييز مجالي و اجتماعي حيث باء بالفشل أمام الصراع من أجل الاستقلال الذي أعلن عنه في 05 جويلية 1962.

قـبل الاستعمار الفرنسي كانت للمجتمع الجزائري خصائص اجتماعية و ثقافية خاصة به كان المجتمع ريفي في أغلبيته حيث الصناعة كانت نادرة ماعدا بعض الصناعات التقليدية و الحرفية " عـدد السـكان كـان لا يتجاوز 3 ملايين ، 5 أو 6% منهم كانوا يعيشون في المدن و كان نشاطهم 100 %زراعي" [4]

132 سـنة مـن الاسـتيطان الفرنسي كانت كافية للتغيير الجذري و السريع في المجتمع الجزائـري: "..... بـدون تـدرج في الوقـت حـدث نـوع من تراكب (SUPERPOSITION) لمختلف الثورات التقنية " [5] و بعد الاستقلال أصبح المجتمع الجزائري متحضر في أغلبيته.

العاصـمة التي أنجزت لعدد معين من السكان أصبحت غير قادرة على استقبال العدد الهام من الريفيين المتوافدين نحو المدينة الذين يجدون البيوت القصديرية كمأوى وحيد.

تواصـلت المديـنة في التوسـع حيث أصبحت المساحة الكثيفة بالسكان تتجاوز المساحة الكثيفة التي كانت حول الميناء.وكان التوسع أكثر منه نحو شرق المدينة.

مـن أجل التحكم في تطور المدينة أنشئ الكوميدور COMEDOR في 28 نوفمبر 1968 تحت مرسوم 625-68، كلف هذا الهيكل بإنجاز المخطط الحضري الجديد للعاصمة من أجل

---

[4] ترجمة خاصة من كتاب : (YVES) LACOSTE : ALGERIE PASSE ET PRESENT ED SOCIALE PARIS 1960

[5] ترجمتنا الخاصة من كتاب : MILTON SANTOS: LES VILLES DU TIERS MONDE P16 ED: GUENION PARIS 1971

تنظـيم و توجيه توسع المدينة.أدخل قانون جديد على هذا الهيكل و هو تقسيم مدينة الجزائر إلى عدة مناطق لها نفس درجة الكثافة،و الاكتظاظ ونفس الهياكل والتجهيزات والنشاطات.

كان هدف المخطط هو حل مشكل لاتوازن البنية الحضرية للعاصمة وهذا إنطلاقا من مبدأين:

* جعل من المدينة رمز السيادة الوطنية وقطب اقتصادي للبلد وهذا بتطوير واتساع المدينة نحو شرقها، فكرة توسع المدينة نحو الشرق اقترحت من قبل ولأول مرة من طرف ECOTEC وهذا اعتمادا على الحجج التالية:

- المسـاحة الغربية للمدينة المنقطعة تقدم صعوبات هامة للإتصال مع مركز المدينة، خاصة خطوط النقل ذات الحجم الكبير.

- تطوير مختلف المراكز لم يكن بطريقة كاملة وتصبح عملية التحضر(URBANISATION) باهضة الثمن.

- توسـيع المديـنة نحـو الغرب تمنع من إعادة بناء الأحياء الشعبية الموجودة في الناحية الشرقية للمدينة.

المركز الحالي المكتظ لا يستطيع استقبال كل النشاطات والوظائف الخاصة بالعاصمة. نقل جـزء مـن الوظائف لم يكون إلى نحو المنطقة الشرقية للمدينة أين المساحة تسمح بتنظيم إتصالات سـريعة في المركز الحالي للمدينة ومع باقي ولايات الوطن هذا الإتصال من غير الممكن تنظيمه في الضفة الغربية للمدينة.

هـذا المشروع كان سببا في استهلاك أراضي كبيرة في شرق العاصمة حيث بلغت مساحة هـذه الأراضي 30400 هكتار. الشيء الذي أدى إلى توقيف إعادة النظر في هذا المشروع حيث اقترحت ثلاث إجراءات بعد مجلس وزاري سنة 1979 وهي:

1. مـراجعة المخطـط التوجيهي العام من أجل الحفاظ أكثر على الأراضي الزراعية و هذا بتحديد التحضر المشروع في شرق و الجنوب الشرقي للمدينة ،تم

2. **توجيه توسع المدينة نحو الهضاب الساحلية الموجودة على الجنوب الغربي للمدينة ،(دالي إبراهيم،خريسية،ولآد فايت، سويدانية والدويرة)**

3. **وضـع سـريع لمخطط خاص للاستثمار من أجل تحسين ظروف الحياة في المدينة و هذا بإنجاز مشروع سكني مع:**

إقامة مشاريع عمومية جديدة

➢ إنجاز تجهيزات

إنشاء قطع أرضية للبناء .للخواص

العمارات الإدارية

أ. هياكل الطرقات و النقل

ب. هياكل تصريف المياه

ت. تهيئ مناطق جديدة للنشاطات و الإيداع (DEPÔT)

هذا المشروع الخاص يسمح بخلق أحياء جديدة من اجل تخفيف الضغط على وسط المدينة و تسهيل عمليات التجديد.

3. **إجراءات من أجل التحكم في النمو السريع للمدينة و خاصة :**

أ. **إيقاف مشاريع القطاع العمومي المندمج ضمن المخطط الرباعي كل موقع نشاط يجب أن يحلل من طرف لجنة ما بين الوزارات حيث لا تقبل منها إلا النشطات التي تستهدف تحسين الظروف الإجتماعية للمواطن.**

ب. **دراسة حول النشطات العمومية لتحويلها نحو الهضاب العليا و الجنوبية.**

ت. وضـع وسائل إدارية و قانونية للحد من التحضر الفوضوي ،النص القانوني المغير لمرسوم الموافقة على هذا المشروع لم ينشر و لم يصدر بعد و أصبحت التوجيهات المتفق عليها في المجلس ما بين الوزارات هي النقطة المرجعية لكل اقتراحات تهيئة مدينة الجزائر الصلاحيات المخولة للكوميدور أصبحت لا تتلاءم مع المحيط الجديد حيث انحل في سنة 1979 و أخذ مكانـه (المركـز الوطـني للدراسات و الإنجازات الحضرية) CNERU حيث أنشئ تحت مرسوم 80-275 في 22 نوفمبر 1980 و كلف هذا المركز بمخطط حضري جديد.

المساحة المختارة لهذا المخطط طبقا للتعليمات الوزارية تشمل كل البلديات الجنوبية الغربية دون البلديات الشرقية .

أصـدر قانون آخر سنة 1983 يعيد النظر في وظائف هذا المركز حيث أصبحت وظيفته أكثر عملية ،كالقيام بدراسات علمية حول كل المشاريع و إفادة الجماعات المحلية بمساعدته التقنية.

القرارات التي تخص المشاريع التي يحتويها المخطط الحضري الجديد تؤخذ من طرف لجنة ما بين الوزارات ،تعرض على المجلس الوزاري المكلف بمشاكل العاصمة.

بعد المصادقة على المشاريع تكلف اللجنة ما بين الوزارات الهياكل و الجماعات المحلية التي تقوما بعملية التشاور مع مكاتب الدراسة و المؤسسات المختصة.

إختـيار مكـان إنجاز هذه المشاريع يكون في لجنة متكونة من ممثلي كل الوزارات التحضر التهيئة العمرانية و الزراعة و من مسئولي الجماعات المحلية المعنية بالمشروع.

بعد عدة دراسات حول النمو الديمغرافي و الاحتياجات في السكن وصل مركز الدراسات (CNERU) إلى نتـيجة أن الأراضي المهيأة أو في طريق التهيئة لا تسمح بتغطية الاحتياجات ما بعد التسعينات ،و انطلاقا من هذا التاريخ يجب البحث عن أراضي أخرى مهيأة غير صالحة للزراعة و بعد اقتراح المركز (CNERU) حول اتساع المدينة عارض فكرة وزارة الفلاحة التي كانت لها فكرة الحفـاظ على الأراضي الزراعية الموجودة حول المدينة أين بذرت منها مساحات هامة ،هذا ما دفع مركز الدراسة (CNERU) إلى القيام بمخطط رابع حيـث مضـمونه هـو تحضـر خطـي

URBANISATION LINEAIRE) شـــرق غرب منطلقا من القطبين.

القطـب الأول و هو توسيع المركز الحالي للمدينة إلى حسين داي و الثاني خلق مركز في برج الكيفان.

في مشروعه هذا اقترح المركز الوطني للدراسات و الإنجاز الحضري خمس مساحات لإنجاز هذا المشروع سيدي أمحمد -الحامة و في مساحات من حسين داي إلى الخروبة.

أول المـبادئ المقـترحة في هذه المشاريع عن تعددية النشاطات للأحياء حيث تتعايش النشطات الثانوية الغير مزعجة و النشاطات الثلاثية و السكنية RÉSIDENTIEL .

المسـاحة التي تقع بين أول ماي و الحراش لها خاصية إستراتيجية لتطور المدينة حيث توجد فـيه مسـاحة غير مستغلة إما مساحات غير محتلة أي مساحات محتلة (مبنية) بطريقة سيئة زيادة على أن هذه المساحات متكاملة و تقع تحت منجزات ضخمة كمقام الشهيد و رياض الفتح و هذا من أجل إعطاء قيمة لصورة المدينة هذا المشروع الذي يحمل إسم (الجزائر2000) يحتوي في الواقع على الأهداف التالية:

 تحويـل إلى خـارج المديـنة لبعض النشاطات الثانوية المزعجة و بعض المستودعات الغير لائقة بالنشاط الحضري .

 الحفاظ على النشاطات المندمجة في الإقتصاد الحضري .

 إنجاز برنامج للسكن الجماعي على المساحات الفارغة و القضاء على السكن الغير لائق.

 إعـادة هـيكلة مـناطق صغيرة لتضمن علاقات مباشرة مع النسيج الحضري المجاور زيادة على تحسين إطار الحياة و تقوية هوية المدينة و هذا بخلق المشاريع ذات الأهمية الكبرى.

 بطريقة أكثر واقعية إقترح في هذا المجال الموجود بين سيدي محمد و خروبة هذا البرنامج:

 3000 مسكن .



- **26 روضة و حديقة أطفال.**
- **71 قسم للتعليم الأساسي.**
- **16 قاعة طبية.**
- **7 مراكز صحية.**
- **مستشفيين (2).**
- **منطقة نشاطات عمودية و فندق صناعي (sofitel).**
- **منطقة نشاطات ثلاثية و مكاتب و هياكل إدارية.**

هـذه التوجيهات لتهيئة المدينة تحتوي على إنجاز شوارع كبيرة و واسعة انطلاقا من ساحة أول ماي إلى غاية حديقة الحامة JARDIN D'ESSAI و إعادة تهيئة الشارعين الرئيسيين .

شارع حسيبة بن بوعلي
شارع محمد بلوزداد.

في الوسـط يوجد شارع ذو أهمية ضخمة و هو شارع روشاي بوعلام الحالي الذي يحتوي على هياكل مركزية.

*** محـور متعدد الوظائف (POLYFONCTIONNEL) يحتوي على تجارة مكاتب و مساكن و هذا طول شارع محمد بلوزداد الذي يمثل مركز خطي يستجيب مع احتياجات المواطنين .**

*** محـور العـبور (TRANSIT) و الـنقل طوال الشارع حسيبة بن بوعلي ،زيادة على الشوارع ثانوية تقطع هذه المحاور الكبرى و لكل شارع خصوصية.**

هـذا المشـروع المبرمج من طرف المركز الوطني للدراسات و الإنجازات الحضرية (CNERU) هو أخـر المشـاريع الكبرى للدولة الجزائرية فيما يخص تنظيم و تهيئة مدينة الجزائر .من أجل عصرنة مديـنة الجزائر و إعطائها صورة المدينة الكبرى و لكن هذا المشروع لم ينجز في الواقع إلا البعض منه

كالفندق الصناعي (SOFITEL) و المكتبة الوطنـية و هـذا بالرغم من تديم عدة بنايات حيث بقيـت تلك المساحات فارغة في الانتظار ،مدينة الجزائر لازالت في الحالة التي كانت عليها عشية الاسـتقلال الشيء الذي تغير فيه هو النمو الديمغرافي الهائل الذي عرفته و الذي يعتبر السبب في تدهورها، حيث يفوق بكثير ما توفره له المدينة ،من شغل ،سكن-النقل-و التسلية.

2- النمو الديمغرافي في مدينة الجزائر

النمو الديمغرافي من الظواهر الأكثر تأثير في اللاتوازن الخطير الذي تعرفه العاصمة .

بعـد الاحتلال الفرنسي أي سنة 1830 عرفت مدينة الجزائر نموا ديمغرافيا ثنائي القطبين مـن جهة السكان الأوروبيين الذين كانوا في توافد مستمر نحو هذه الأرض المستعمرة و من جهة أخرى السكان الأصليون معظمهم قادمون من المناطق الريفية .

فـرارا من البؤس الذي فرضه عليهم قانوني ورانية WARANIER و سيناتس كونسيلت SANATUS CONSULT بعد تجريدهم من أراضيهم التي كانت تمثل المورد الوحيد

في سـنة 1926 كان عدد السكان مدينة الجزائر يصل إلى 214920 نسمة و كان عدد المسـلمين لا يتجاوز 55351 نسمة و لكن نمو السكان الأصليين في المدينة كان في تزايد مستمر إلى غاية 1958 حيث أصبح عدد السكان بين الأوربيين و الأصليين متوازن.

" يجـب على الجزائر العاصمة أن تنتظر 1956 و 1957 لكي يصبح عدد المسلمين أكثر مـن عـدد الأوروبـيين حيـث في سنة 1960 وصل عدد الأصليين 558419 نسمة و عدد الأوروبيين إلى 311517 نسمة" [6]

"مدينة الجزائر كانت في سنة 1960 مجهزة لعدد لا يفوق 500.000 نسمة بالمقابل كان عدد السكان فيها يصل إلى 900.000 نسمة... " [7]

من هنا بدأ يظهر اللآتوازن بين عرض المدينة فيما يخص التجهيزات و الخدمات و مطالب سكان العاصمة في كل الميادين خاصة النقل.

[6] ترجمة خاصة من كتاب :

(FAROUK) BENATIA : APPROPRIATION DE L'ESPACE A ALGER APRES 1962 P28 ED SNED ALGER 1979

[7] ترجمة خاصة من كتاب:

(KAMEL) HARROUCH : LES TRANSPORTS URBAIN DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER P31 ED L'HARMATTAN PARIS 1987

" صعود المطالب نتيجة النمو الديمغرافي و الحضري ،غيّر في نمط الاستهلاك الوطني و احتياجات السكان في الخدمات و الهياكل ،تطورت بصفة سريعة ،حيث كل مجهودات التي بذلتها السلطة من أجل تلبية هذه المطالب لم تفلح "[8]

بعد الإستقلال عرفت الجزائر إنفجار ديمغرافي لا مثيل له في تاريخ المدن و هذا سببه تحرير عدد هائل من المساكن التي تركها الأوروبيين بعد ذهابهم من المدينة .

كانت المدينة الأوروبية المهجورة قد احتلها في الساعات الأولى من الاستقلال ،السكان الريفيين الذين توافدوا من كل أطراف الوطن من أجل الحصول على حقهم في المدينة (DROIT A LA VILLE)حيث امتلأت كل المساكن و تضاعف عدد البيوت القصديرية.

عدد سكان مدينة الجزائر انتقل من 1100.000 نسمة سنة 1966 إلى 1724.000 نسمة سنة 1976 أي نسبة نمو تصل إلى 3.5 % سنويا التعداد السكني لسنة 1976 لم يأخذ بعين الاعتبار القاطنون مؤقتا في المدينة حيث وصل عددهم إلى100.000 نسمة لما أدمج هذا العدد في عدد الإجمالي للسكان وصلت نسبة النمو السنوي إلى 4.5 % .

حسب دراسة قام با SNTF-RATP-SOFRETU [9] نسبة النمو السنوية في ولاية الجزائر كانت 4.8 % من 1966 إلى 1977 زيادة تصل إلى 800.000 نسمة دليل على النمو السريع و الضخم للسكان في مدينة الجزائر.

معدل النمو الديمغرافي كان نفسه في سنة 1987 ماعدا بعض الملاحظات التي نستطيع ذكرها حول بعض البلديات التي عرفت نقص في عدد السكان و سببه هو مشاريع التجديد الحضري التي عرفتها بعض الأحياء كحي (الحامة و القصبة) و القضاء على البيوت القصديرية و نقل سكانها إلى خارج العاصمة.

[8] ترجمة خاصة من كتاب :
(CHRIF) RAHMANI : LA CROISSANCE URBAINE EN ALGERIE P6 ED OPU ALGER 1985
[9] الشركة الفرنسية لدراسة النقل الحضري SOFRETU، شركة للنقل لمدينة باريس و الشركة الوطنية لنقل بالسكة الحديدية SNTF

الجدول رقم 1: النمو السكني في العاصمة من سنة 1966 إلى غاية 1998.

الوحدة: ألف نسمة.

البلديات	المساحة	1966	1977	1987	1998
القصبة	2,10 كم^2	87,9	111,1	116,3	*
الجزائر الوسطى	2,67 كم^2	80,8	136,9	106,6	96,3
سيدي محمد	3,66 كم^2	95,2	118,6	171,5	90,4
باب الواد	2,00كم^2	84,5	112,7	105,4	87,5
المدنية	3,76كم^2	98,9	136,9	85,5	51,4
مجموع وسط الجزائر	14,19 كم^2	447,3	616,2	585,6	325,6
بولوغين	10,25 كم^2	57,1	52,2	40,2	43,28
الأبيار	27,70 كم^2	74,1	78,5	57	52,6
بوزريعة	11,57 كم^2	*	42,2	59,1	69,1
القبة	15,97كم^2	*	78,2	121,8	105,2
بئرمرادرايس	8,91 كم^2	112,4	77,6	111,1	43,3
حسين داي	13,54 كم^2	140,9	211,2	179,9	49,9
الحراش	25,88 كم^2	110,8	182	228,9	48,2
المجموع	127,9 كم^2	932,7	1338,1	1385,6	966,08

المصدر : ONS 1998 [10]

[10] مجموع السكان يحتوي على عدد السكان الضواحي الغير الموجود في الجدول و نلاحظ أيضا في الجدول انه منذ سنة 1987 تكونت بلديات جديدة سبب الإختلاف في الأرقام كمثلا بلدية الحراش التي انقسمت إلى عدة بلديات منها بوروبة.باش جراح...

3- التمركز الحضري و البشري في مدينة الجزائر

كثافة السكان و النشطات في العاصمة تختلف من منطقة لأخرى التمايز الإجتماعي يظهر أيضـا عـلى مستوى النشاطات و كثافة السكان حيث المناطق الموجودة في الوسط تتميز بكثافة بشـرية و نشـاطات عالية على طول شوارع .ديدوش مراد،البريد المركزي ،تافورة القصبة،باب الواد.

مـنطقة حسـين داي تتميز بكثافة هامة عكس المناطق الضاحية أين توجد لاتوازنات بين كثافة السكان و ضعف النشاطات .

مـنذ الـتعداد السـكني RECENSEMENT لسـنة 1966 ظهر النمو السريع لعدد النشـاطات خاصـة نشاطات القطاع الثانوي إلى غاية 1977 و منذ هذا العهد بدأ التوازن بين مختلف قطاعات النشاط.

بـين التعداديين 1966و 1977 انتقل القطاع الثلاثي من 62 % إلى 50 % من مجموع النشـاطات ،الثنائي كان يمثل نسبة 40.5 % منها و القطاع الأولي يمثل نسبة 9.23 % و هذا الأخـير هو النشاطات الزراعية و الصناعية و استخراج الموارد الأولية التي ناذرا ما تكون داخل مدينة خاصة مدينة الجزائر.

عـدد أمـاكن الشغل في العاصمة كان حوالي 300.000 منصب شغل في سنة 1972 حيـث أصبح في إحصائيات 1977، 474000 منصب لمموع الولاية هذا العدد انتقده المركز الوطـني للبحـث و الإنجـاز الحضري (CNERU) الذي يقول أنه مبالغ فيه لأن تم إحصاء حتى المؤسسات التي لا توجد في داخل المدينة و إنما توجد مديرياتا العامة.

في سـنة 1976 قـام المكتب الإسباني LASUEN ASSOCIADOS بدراسة تحصل فيها عـلى النتائج التالية حيث يشرح بالتدقيق ظاهرة التمركز البشري و النشاطات في مدينة الجزائر .هذه الأخيرة تحتوي على 75.5 % من مجموع النشاطات (24.5 % تحتويها باقي الولاية) أما فيما يخص مركز المدينة فهو يحتوي على نسبة 43 % من مجموع نشاطات الولاية.

توزيـع النشاطات عبر المدينة غير مـتوازن حيـث تتمركز أغلبية هذه النشاطات في وسـطها المـناطق الموجودة على محور العناصر إلى غاية الحراش 18% من المموع النشاطات و أيضا المناطق الموجودة في المدن الصناعية كالدار البيضاء و الرويبة.

ولاية الجزائر توفر عدد من مناصب الشغل يفوق عدد مطالب سكانا القاطنين فيها و هذا بالرغم من نسبة البطالة العالية .

فالأشـغال العمومـية و البناء و الخدمات هم العناصر الأكثر جذابة من مجموع المناصب الموجودة نسبة النشاطات التي يشغلها السكان القاطنين بالمدينة هي 21 % باقي النشاطات يشتغل فيها القادمين من خارج الولاية.

للتدقـيق فـإن المناصـب الإداريـة مـتجمعة بصفة عامة في وسط المدينة ،أما المناصب الصـناعية متمركزة بدورها في شرق العاصمة ابتداء من حسين داي إلى غاية رويبة .أكثر من25 % من المناصب تحتلها الإطارات العليا و الـمتوسطة .

حسـب دراسة 1981 قام با المركز الوطني للدراسات و الإنجازات الحضرية (CNERU) تتوزع المناصب على حساب قطاع النشاط كالتالي:

- الزراعة: 6 %
- الصناعة : 28 %
- البناء و الأشغال العمومية : 10 %
- النقل : 10 %
- الإدارة و الخدمات : 46 %

منذ سنة 1977 الأرقام حول النشاطات و الشغل في مدينة الجزائر لم تتغير، و التوازن بين القطاع الثانوي و الثلاثي تأكد شيأ فشيأ.

مـا عدا انخفاض لنسبة النشاطات و الشغل في حي "الحامة" أين كانت النشاطات الثانوية متمركزة جدا هذا الحي دمر لإنجاز مشروع الحامة الموجود ضمن" مشروع الجزائر 2000"ماعدا فـندق" سوفيتال " و المكتبة الوطنية لم ينجز أي مشروع في هذا الحي ،و مدينة الجزائر لم ترى أي عملية حضرية هامة ،و كثافة السكان والنشاطات بقيت على حالها.

هذا التمركز للنشاطات و السكان له أثر كبير في التدهور الذي تعرفه مدينة الجزائر حاليا بطـريقة أخرى تجلب حركة للسكان من مختلف أماكن العمل ،السكن،و الدراسة.... التجهيزات الموزعة في المدينة لها تأثير خاص في عدد التنقلات وأهم هذه التجهيزات نذكر:

 المدارس و الجامعات

 الأسواق و المتاجر

 التجهيزات الصحية (خاصة المستشفيات)

 التجهيزات الرياضية و التسلية.

إذا كانـت المؤسسات التربوية الأساسية موجودة في كل حي من الأحياء المدينة الثانوية في بعـض الأحـيان توجد بين أثنين أو ثلاثة بلديات، أما فيما يخص مؤسسات التعليم العالي فنفوذها يتوسـع عـلى مستوى كل الولاية و هناك بعض المعاهد التي يصل نفوذها إلى كل التراب الوطني فـتأثير هـذا المسـتوى من التعليم على الحركة و التنقل ظاهرا (أحياء و جامعات ،دالي إبراهيم ،بوزريعـة ،بـن عكنون،الجامعة المركزية ،جامعة خروبة،الحراش،باب الزوار) حيث نلاحظ يوميا توافد كثيف نحو المحطات المؤدية إلى هذه الجامعات صباحا أو مساءا.

التجهـيزات الأخـرى المسـببة في التنقل الكثـيف يومـية كانت أو غير يومية هي التجارة : كبعض الشوارع المعروفة في هذا الميدان كشارع "العربي بن مهيدي"" ديدوش مراد" "باب عزون" "و القصبة السفلي"

هذه الأحياء مختصة في التجارة فالتنقلات نحوها هامة و بدون إنقطاع المستشفيات (كمصطفى باشا في أول مـاي) و (مـايو في بـاب الواد) و (بارني في حسين داي) و (المستشفى العسكري بعين النعجة) أهميتها أنا لا تجلب السكان المجاورون فقط و لكن تجلب سكان منا الولايات الأخرى من الوطن.

مـن هـنا نسـتطيع التفكير في العدد الهائل من الحركة و التنقلات التي تتسبب فيها المؤسسات الصحية من مرضى من الزوار طلبة و عمال الطب.[11]

أمـا التجهيزات الرياضية و التسلية رغم من جلبها لعدد من السكان و لكن هذا الجلب يـبقى محـدد في الوقـت حيث التجهيزات الرياضية التوافد نحوها يكون أسبوعي أما التجهيزات التسلية يكون أسبوعي لأماكن النـ هة أو الحدائق و يومية فيما يخص قاعات السينما.[12]

---

[11] هذا دليل عن عدم التوزيع المتوازن للمؤسسات الصحية عبر كافة التراب الوطني حيث يطرح مشكل التوازن الجهوي في الميدان الصحي من بين الميادين الأخرى

[12] قاعات السينما منحصرة معظمها في وسط المدينة و لكن حاليا بدأ عددها بتناقص جدا.

4- خصائص النسيج الحضري لمدينة الجزائر

إن الشـكل الحـالي لمدينة الجزائر مرتبط مباشرة بتضاريسها الـذي يتسع من السطح المنحصـر حول الميناء ليصعد إلـى أعـالي الهضـبة الجـنوبية التي لا تسمح بالإتصال بالغرب إلا مـن الجهـة الشـرقية ،المـنطقة المركزية للمدينة تجمع بلديات باب الواد، القصبة، الجزائر الوسـطى،سـيدي أمـحمد ، هنا النسيج الحضري كثيف و مكتظ جدا و متجانس ما عـدا القصـبة العليا.

هـنا النسـيج الحضري مطبوع عـلى الأسلوب الاستعماري حيث يتكون من عمارات ذات 6 أو 8 طبقات ، ثـم الميناء الـذي يتسع على 3 كيلو مترات والذي يخلف بدوره حركة كثيفة في مركز المدينة.

نحـو الغرب الخروج من المركز يكون على الطريق الشط (COTIERE) أين تكون شريط متحضـر رغـم مـن التضاريس الغير لائق. هـذا النسيج الحضري متكون من منازل فردية و مجموعات سكنية كثيفة إلى غاية رايس حميدو أين يوجد مركب الأسمنت.

نحو الجنوب الغربي الطريق يكون من بـاب الواد عبورا من فري فالون

(FRAIS VALLON) أو مـن المركـز انطلاقـا مـن شـارع فرانـز فـانون(FRANTZ FANON)و كـل هـذا عـبورا بالأبيار(EL BIAR) الذي يعطي لنا صورة عـن القـرى الاسـتعمارية بمسـاكنها الـتي تتجـاوز طـبقتين و ساحة مركزية يـوجد فـيـها الـبريـد و البلـدية بعيـدا عـن الأبيـار نحو كليرفال (CLAIRVAL)و شرافة (CHERAGA) تطورت تجمعات سكنية كبيرة.

محـور آخر هام للوصول إلى أعالي أول ماي هو شارع الحرية انطلاقا من ساحة أول ماي حاليا (CONCORDE CIVILE) إلـى غاية المرادية،المدنية في هـذه الأحياء النسيج الحضري متمـيز بالسـكن القصير و وجـود أحياء سكنية كبرى: ديار السعادة، ديار الشمس، وديار المحصول .

علـــى طـــــــول هذه المحاور انطلاقا من وسط المدينة السكن موزع على تضاريس غـــــــير مـتجانس و غـير سطـــــحي نصفه عامة مساكن شخـــــصية و عمارات قصيرة.

انطلاقـا مـن المركز نحو الشرق يتسع تحضر المنطقة الطبيعية على طول الساحل (الحامة، بلكـور) نحـو البحر النسيج غالبا ما يتكون من مستودعات. أما على محور بلوزداد فهذا الأخير يتكون من سكنات كثيفة جدا. بعده تأتي أحياء حسين داي والقبة الأولى تتميز بنسيج حضري غير منسجم: حيث تتكون من مناطق سكنية كثيفة أحياء: عميروش. والشمس والبحر و مناطق سكنية قصيرة ومجموعات الصناعات الخفيفة. والتجهيزات الكبرى كمستشفى بارني PARNET . في الحي القـبة التميـيز في النســيج الحضري ظاهر جدا من جهة حي القبة القديمة الذي لم تمسه البنايات الجديـدة مـن جهـة أخرى أحياء سكنية كبيرة كحي المنظر الجميل JOLIE VUE و باش جراح الكثيفة جدا .

على الساحل المتيجة إنطلاقا من مركز مدينة الحراش تتسع إنجازات حضرية جديدة حيث تحـتوي عـلى مجمعـات السكنية الكبرى لباب الزوار و الجامعة والمناطق الصناعية للدار البيضاء الرويبة .

عـلى الهضبة العليا البلديات المتحضرة (URBANISE) كبئر مراد رايس و الأبيار و بئر خـادم بـدأت تمسـها البنايات الجديدة العالية ، النسيج الحضري غير مكتظ حيث صفة السكن الموجـود فـيها غير معروف لوجود أنواع متعددة من المساكن حيث نجد اختلافا حتى في الشرائح الاجتماعية القاطنة في هذه الأحياء .

زيـادة على النسيج الحضري المتواجد ظهر شكل جديد للتعمير و هذا منذ عشرية و هذا التعمير هو البناء الذاتي .

هـذه سياسة أتبعتها البلديات لاستجابة لطلبات السكن دون التفكير عن عواقب الوخيمة التي قد تسببها هذه السياسة كنقص المساحات الخضراء وأماكن التسلية الخ.....

النسـيج الحضري للعاصمة من زرالدة إلى رغايـة مـتكامل بالإسمنـت " عدم تكامل النسيج الحضـري الاكـتظاظ والوباء (INSALUBRITÉ) أصبحت أخطر شيئا فشيئا و تؤثر سلبا على حياة السكان "[13]

فمنذ أكثر من ثلاثين سنة التجهيزات الضرورية لم تتغير أمام الطلب المستمر للسكان.

---

[13] ترجمة خاصة من:

HAMIDA (OM) POLITIQUE DE LA VILLE OU REAMENAGEAIENT DU GRAND ALGER IN.EL WATAN DU 27.04.1999

5- تطور النقل وشبكات الطرقات في العاصمة

أ- تطور شبكة الطرقات

إلى غايـة 1830 مديـنة الجزائر كانت لا تحتوي على أي شبكة طرقات تستهل الذكر كتجهيز للنقل كانت المدينة توفر طرقات عرضها لا يتعدى عبور شخصين.

أول مهمـات الجـيش الفرنسـي 1830هـو تطوير شبكة النقل التي تعتبر شرط أولي لاستقراره في الجزائر حيث كان بناء الطرقات والميناء والسكة الحديدية هو العامل الأساسي الذي توجه حسبه تحضير وتعمير المدينة.

" كـان مـن الطبـيعي القول أن الطرقات الجزائرية من إنتاج فرنسي لأنه عشية دخول الاستعمار لم تكن إلا طريقين رئيسيين يربطان المدينة إلى حديقة الداي و حصن الإمبراطور " FORT L'EMPEREUR[14] هاذين الطريقين كان قد تم تخطيطهما في اتجاههما العام في العهد الروماني .

أول هذه الطرقات: كانت تضمن الحركة ما بين باب عزون وباب الواد حيث تمثل آنذاك طريق السوق الكبير خاصيتها أنها كانت تتميز بالضيق لا تسمح إلا بعبور حصان .

ثـاني هـذه الطرقات كانت تؤدي إلى باب البحارة عرضها لا تتجاوز 3 أمتار حول هذه الطـرقات يوجـد أسواق ومتاجر أين يتجمع حرفيون على حساب تخصصهم حيث يوجد شارع (الصباغين)، الصياغين ، صانعوا الأحذية إلخ ... هذه كانت أهم طرقات جزائر التركية.

أمـا الطـرقات الأخـرى كانـت تتميز بضيقها و انحدارها و مقطوعة في بعض الأحيان بدرجات ESCALIER .

---

[14] : ترجمة خاصة من:
HARROUCH (KAMEL) :LES TRANSPORTS URBAINS DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER P 49 ED L'HARMATTAN PARIS 1987

لكن السلطات الإستعمارية بذلت كـل الجهد من أجل القضاء على الطرقات القديمة و إنجـاز طـرقات أخرى أولها كانت فتح شارع بين باب عزون و البحرية أين أقيمت كل المحلات العسكرية . في 10 أوت من سنة 1830 فتح طريق نحو الميناء لعربات ذات عجلتين أو ذات أربع عجلات من باب الواد أو باب عزون.

كـل هذه الأشغال كانت استجابة لاحتياجات الجيش الفرنسي الذي كان في حاجة ماسة لطـرق اتصـال. في عام 1871 مدينة الجزائر كانت تحت النظام العسكري وكل المسائل المتعلقة بنمو الحضري كانت تناقش في لجنة ثنائية مع وزارة الدفاع .

" الأشـغال الأولية لم يوجهها أي مخطط .... كانت حبيسة مصالح العسكريين مما أدى إلى خلاف مع مدينة الجزائر " [15]

مـن هـنا قامت السلطات بين سنة 1848 و 1860 بـحل طرقات حقيقية من بينها شـارع طـنجة (6 أمتار) ، شارع المفترق CARREFOUR (5 أمتار)، شارع الحامة 5 أمتار، شـارع لابودريـير LA POUDRIÉRE (5 أمـتار) في اسفل شارع بن مهيدي وحاريشاد و كان الاتصال بأعالي المدينة بطريقة غير مباشرة .


كانـت القصبة الوحيدة التي لم تستطيع السيارات الإتصال بها أغلبية طرقاتـها لا تتجاوز 2 أو 3 أمتار .

من بين 42 طريق 6 منها تصل أو تتجاوز 9 أمتار

من بين 150 طريق 40 منها فقط تسمح عبور السارات أو العربات .

4 طرق أكثر قابلية لسير السيارات وتسمح بحركة مرور عادية و تزود المدينة و هذا إلى عام 1865 .

في نفس السنة في باب الواد لا يوجد إلى 12 طريقا و لا تتجاوز قط عرض 8 أمتار .

---

15 ترجمة خاصة من المرجع السابق ص 51

تمتد مدينة الجزائر على طول المحور الـذي يمـثل الطـريق القديم المؤدي نحو المتيجة و السواحل و التي كانت طرق أصلا كالطرق الآتية:

- طريق ميشلي MICHELET 16إلى 20 متر عرض
- طريق أودان AUDIN 20 متر عرض
- طريق ريشليو RICHELIEU 17متر عرض
- طريق شاراس CHARRAS 12 متر عرض

ماعدا هذه الطرق فالطرق الأخرى لا تتجاوز عرضها 8 أمتار .

غـياب مخطـط توجـيهي سمح للخواص البناء دون الأخذ بعين الاعتبار مشكل النقل و الإتصال و لم يتركوا إلا أماكن للعبور لا يتعدى عرضها 5 أو 6أمتار .

هـذه الطـرق الضيقة لم تظهر عواقبها الوخيمة إلا بعد نهاية القرن حيث بعد تطور النقل الحضري و ظهور السيارة الفردية أصبحت هذه الطرقات لا تؤدي دورها على أحسن وجه.

في سـنة 1891الإطارات العسكرية سمحت لقطع أرضية و هذا من أجل إنجاز خط يربط بـين مصطفى (أول ماي حاليا) و وسط المدينة. وهذا الخط هو شارع ISLY (بن مهيدي حاليا)و شارع مصطفى بن بولعيد الموازي له.

شـركات الـنقل الحضـري للمسافرين بدأ ت تظهر بطريقة فوضوية زيادة إلى ظهور السـيارات الفردية لهذا ظهر تقرير جوف"JOUVE " الذي يحث على ظهور بناء طريق سريع كان يسـمى أنداك موتونير"MOUTONNIERE"على طول البحر هذا الطريق انتهى إنجازه في سنة 1930 حاليا شارع (جيش التحرير الوطني) ALN في سنة 1904،تم الجمع بين مصطفى ووسط المدينة و أصـبحت بلدية واحدة المركز أصبح بين لقاء هذين الحيين تمنطق المحطة المركزية الحديدية و المحطة البحرية في أسفل شوارع المقابلة للبحر سمحت بتطور النشاطات الثلاثية ،التجارة و النقل.

رني لسبس RENÉ LESPES أشار في سـنة 1930 إلى الظروف المتدهورة للمرور ملاحظا أن الطرقات الرئيسية لم تكفي لأداء مهمتها و وظيفتها الثلاثية و هي :

* مرور الأشخاص.

* مرور السيارات للنقل المسافرين

* مرور السيارات للنقل السلع.

الطرقات أصبحت مختنقة بالمقابل عرفت السيارة تطورا ملحوظا مند بداية القرن حيث تنافس شيئا فشيئا السكة الحديدية » [16]

في 9سنوات عدد السيارات تصاعد أربع مرات حيث كان عدد السيارات في سنة 1920 1050سـيارة ليصـل إلى 4713 سيارة في سنة 1929. مساحة الطرقات تتزايد أقل من عدد السـيارات الشيء الذي أدى إلى اللاتوازن بين الطرقات و عدد السيارات حيث في سنة 1930، 8 طرق كانت تتحمل حركة المرور في المدينة و هي :

 الطريق الوطني رقم 5(قسنطينة، القبائل ،عبورا بالحراش ، حسين داي و الحامة)

 الطريق الوطني رقم14(سيدي موسى، رويبة ،بلوزداد)

 الطريق الوطني رقم 1(لغواط، المدية و البليدة،شارع ديدوش)

 الطريق الوطني رقم 11(مستغانم ،الجزائر من شرشال بولوغين و رايس حميدو)

روني ليسبيس RENE LESPES قـدر عـدد السـيارات التي تعبر الطرق المؤدية للمدينة 9000 سيارة.

---

[16] ترجمتنا خاصة من كتاب :

HARROUCHE KAMEL : LES TRANSPORTS URBAINS DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER P 53 L'HARMATTAN PARIS 1987

مـنذ سـنة 1930 إلى يومـنا هذا شبكة الطـرقات البرية لم تشهد أي تغيير أو أي تدخل هام الشـيء الذي قامت به السلطات منذ ذلك الوقت هو في اتجاه تقوية الشبكة القديمة ما عدا بعض الإنجازات و لكن خارج المدينة .

هناك مشروع شريط لطرق على حدود المدينة مسمى" بالمشروع الطريقي للعاصمة " هذا المشـروع كـان ضمن المخطط الذي قام به الكوميدور في عام 1970 حيث هذه الطرق تسمح بـربط بـين الشـرق والغـرب و يحتوي على طرق مغيرة (ÉCHANGEURS) و طرق مدخلة (PENETRANTES) لتزويد وسط المدينة مباشرة و هذه الطرقات تمثل شبكة واحدة لازالت الآن في طريق الإنجاز شيئا فشيئا

انطـلاق العملـية كـان في سـنة 1979 ابـتدأ بالطريق الشرقي و جسر حسين داي (FUSILLES) إلى غايـة الطـريق الـرابط مع الطريق السريع الجنوبي الذي أنجز بدوره إلى غاية شوفالي (CHEVALLEY)

الكـثير مـن النقاط التي يحملها تم إنجازها كطريق واد أوشايح (radiale) ماعدا بعض المشاريع التي لم يتم ابتدائها أو الانتهاء منها كالجسر الرابط بين أول ماي و أديس أبيبا ......

زيـادة إلى الطريق الرابط بين جسر حسين داي (FUSILLES) و فري فالون (FRAIS VALLON) ليسـمح الالتحاق بشوفالي دون العبور على الطرق الموازية للبحر (ساحة الشهداء، بـاب الواد ....) هذا المشروع من الصعب إنجازه لأنه مبرمج في منطقة ذات كثافة بشرية عالية و مسـاكن مكتظة حيث تتوفر اختيارات إما إنجاز طريق تحت أرضي – أو هوائي ، أو عادي و هذا يستوجب تدمير عدة مساكن و إعادة إسكان ملاكها وهذا العمل يتطلب إجراءات صعبة

فـيما يخص إنجاز مشاريع طرق، السلطات قامت بمجهودات جبارة في الميدان وهذا بإنجاز جسـور وطرق مغيرة ومدخلة و طرق تحت أرضية و هذا من اجل تفادي العبور على وسط المدينة و مـن اجل ضمان حركة مرور سهلة على مستوى كل مفترقات الطرق مشروع الطريق لساحة اول مـاي يعتبر جزءا هام من طريق الاتصال بين جسر حسين داي (FUSILLÉ) و فري فالون (FRAIS VALLON) هذا المشروع يتمثل في إنجاز 3 مغيرات (ÉCHANGEURS) الأول

طوله 190 متر يربط بين ساحة أول ماي وشارع جيش التحرير الوطني (ALN) في إتجاه الـدار البيضاء الثاني طوله 420 متر يربط بين اول ماي وباب الوادي و الثالث طوله 571 متر يـربط بين أول ماي ومركزالمدينة الهدف الأساسي لهذا المشروع هو إعادة تنظيم حركة المرور و إعـادة تهيئة ساحة اول ماي حيث يعبر من تحتها نفق والذي يربط شارع حسيبة بن بوعلي ونهج الحرية.[17]

زيادة على مشروع تحرير الميناء من الازدحام الكثيف و هذا بإنجاز طريق سريع نحو الغرب والجنوب (الطريق الوطني رقم 1) و إنجاز طريق رابط بين الطريق الشرفي والطريق الوطني رقم واحد لـتفادي جسر قسنطينة، بـر ا قــي ، وسيدي موسى . تهيئة نهج أو لمان خليفة و خلق جسر مغير في مفترق الطرق بين الطريق المؤدي إلى بئر مراد رايس و خلق طريق رابط بين قصر الثقافة و مقام الشهيد و هذا نظرا للعدد الهائل من السكان المتوافدين نحو هاذين المكانيين الثقافيين . وهذا المشروع يستوجب بناء 3 جسور بمساحة إجمالية 4700 متر مربع و طريق طوله 2.7 كم .

هذه المشاريع تبقى معلقة لأسباب قد ذكرناها كإعادة إسكان العائلات المجاورة للمشاريع و تغيير اتجاه قناة المياه الصالحة للشرب و المشكل الأكثر تعقيدا هو كيفية التحكم في المرور في هذه المناطق عند الانطلاق في مثل هذه المشاريع .

في مـيدان بناء و إنجاز الطرقات مجهودات السلطات ظاهرة حقيقية في الميدان و لكن هل تكفي لتنظيم الحركة و النقل في المدينة ؟

سؤال قد نحاول الإجابة عنه فيما بعد .

---

17 هذا المشروع في طريق الإنجاز

ب- تطور النقل الجماعي والفردي

" انطلاقـا مـن سنة 1830 مع تطور و توسع المدينة و زيادة في عدد السكان ظهر أول ناقلي المسافرين في المدينة " [18]

العاصـمة كانـت مـزودة من قبل من طرف عربات الأحصنة المسماة آنذاك كوريكولو (CORRICOLOS) كانـت غـير مـريحة، هـذه الوسـيلة كانت تستدعي 300 حصان فرومونتان (FROMENTIN)[19] لاحظ انه في سنة 1852 كان هناك 80 عربة من هذا النوع كانت تضمن خدمة النقل في الضواحي الجنوبية.

بيسي (PIESSE) في كتابه[20] ذكر أن نواحي الجزائر كانت مزودة بالمواصلات من هذا النوع أي عربات الأحصنة التي تنقل المسافرين في شعاع (RAYON) يتراوح بين 4 أو 8 كيلومترات ببضعة سنتيمات CENTIMES .

هذه العربات متوفرة خاصة للتنقلات البعيدة كانت محطتها ساحة بور السعيد و حي باب الواد و تكون ساحة الشهداء مكان لتوقف هؤلاء الناقلين .

هـناك أيضـا بعـض الأسعار المعمول بها في سنة 1862 من طرف العربات الأحصنة و العربات الأخرى .

---

[18] ترجمة خاصة من كتاب :
HARROUCHE KAMEL : LES TRANSPORTS URBAINS DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER P 54 L'HARMATTAN PARIS 1987

[19] فرومونتان أوجين EUGENE FROMENTIN نحات و كتاب فرنسي رسم ابلاد افريقيا الشمالية و نشر عدة كتب

[20] ترجمة خاصة L.PIESSE : ITINERAIRE DE L'ALGERIE 1862

الجدول رقم 2 : ثمن نقل العربات

	عربات الأحصنة بالفرنك	العربات الأخرى بالفرنك
يوم 12 ساعة	/	20 فرنك
ساعة	/	2 فرنك
نزهة في المدينة	0.15 فرنك	1.25 فرنك
حديقة التجارب	0.40 فرنك	2.25 فرنك
بولوغين	0.25 فرنك	1.50 فرنك
بن عكنون	0.90 فرنك	3.50 فرنك
الأبيار	1.20 فرنك	4 فرنك

نلاحـظ أن الأسـعار المعمول بها من طرف هذين النوعين من النقل في المدينة حيث أن عـربات الأحصنة تتعامل بأسعار منخفضة جدا وهذا لتوفر عدد الأماكن في هذا النوع من النقل عكـس العربات الأخرى الخاصة بالطبقات الأكثر رفاهية، كل تحويل لخطوط النقل شرقا أو غربا يزيد السعر بخمسين سنتيم.

في الوقت الذي كانت فيه المدينة في توسع مستمر بدأت تظهر عيوب وسائل النقل الحيوانية ،حيث أصبحت تظهر بطيئة شيئا فشيئا.

في سـنة 1872 قدمت اقتراحات لإنجاز "سكة حديدية أمريكية" أي ما يسمى ب:tram ways ولكن يكون مجرور بأحصنة وهذا على خط 10 كيلومتر ليربط بين رايس حميدو غربا وحسين داي شرقا ، رفض هذا المشروع من طرف مجلس البلدية لسبب ضيق طرق العاصمة.

في سنة 1874 صدق على مشروع آخر "لسكة الحديد الأمريكية" TRAM WAYS وبدأ هذا النوع عمله في سنة 1876 وبدأ ينال إعجاب الجمهور، ولكن انتهى عن مهمته رغم أن الحكومة دعـت كـل الـبلديات المعنية وهي (الجزائر الوسطى، مصطفى، حسين داي، بولوغين) للتنسيق والتعامل من أجل ضمان سيرورة هذا النوع من النقل.

المشروع لم يعيد الاهتمام به إلا في سنة 1892 مع مؤسسة DELAIZE حيث أعطت له السلطات

رخصـة استغلال خطوط السكة الحديدية لمدة 12 عاما لاستغلال كل الخطوط

الموجـودة في المدينة ، كل البلديات طالبت بخط للنقل الجماعي وأعطيت عدة رخص لمؤسسات خاصة لاستغلال بعض الخطوط كما يلي:

- شـركة MESSAGERIE DE BELCOURT أعطيـت لها رخصة استغلال خط مصطفى "أول ماي"حسين داي.

- شـركة FONTAINE BLEU أعطيـت لها رخصة استغلال خطوط القبة وحسين داي وهذا في سنة 1892.

- أمـا شـركة السيارات سانت أوجين (بولوغين حاليا)كانت لها رخصة إستغلال لخط الجزائـر الوسـطى إلى غاية رايس حميدو وخط آخر يربط بين الجزائر الوسطى والسجن المدني أي سـجن الأخوة بربروس . وهذا استجابة لطلبات الجمهور لتوفر له وسائل اتصال سهلة مع وسط المدينة.

في 17 ديسـمبر 1896 أقيم خط طوله 5.6كلم من السكة الحديدية الأمريكية TRAM WAYS الكهربائية من طرف شركة DELAISE هذا الخط يربط بين مستشفى حسين داي و باب الـواد وكوا ـون فـوارول"حاليا البشير الإبراهيمي " ومصطفى "أول ماي " هذا ساعد على نمو وتطور المدينة الجنوبية وإدماجها مع المركز .

اقـتراحات جديدة بدأت تظهر لخلق خطوط تربط بين شارع الشهداء وأول ماي ، ذبيح الشريف و الأبيار هذا ما أدى إلى تكوين شبكة من السكة الأمريكية TRAM WAYS الكهربائية إلى جانب السيارات الفردية

وفي سـنة 1904 قـدم دلـيل مديـنة الجزائر مختلف شبكات النقل النشيطة في المدينة وضواحيها والأسعار المعمول بها.

1- السيارات الفردية للنقل:

- **دورة في المدينة السفلي = 1فرنك**
- **دورة في الساعة = 2فرنك**
- **نصف نار "6ساعات" = 11فرنك**
- **12 ساعة = 20فرنك**

منذ ظهور السكة الأمريكية الكهربائية هذه السيارات الفردية للنقل لم تصبح تعمل كما كانت عليه من قبل وهذا لسبب رئيسي هو السعر المعمول به إلا لبعض الاتجاهات.

- **بوزريعة 6.5 فرنك**
- **القبة 5 فرنك**
- **السيدة الأفريقية 3.5 فرنك**
- **الأبيار 3.5 فرنك**
- **كولون 3 فرنك**

2- السكة الأمريكية الكهربائية:

كانت عدة شبكات للنقل وهي :

1- شـركة السـكة الأمريكـية الجزائـرية " SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ALGERIENS"

محطتها الرئيسية = ساحة الشهداء

أهم خطوطها:

بـاب الواد ،باب عزون، العربي بن مهيدي ، ديدوش مراد ، كانت تربط بين باب الواد ومصطفى وأعاليه.

السـكة الحديديـة عـلى الطرق الجزائرية " CHEMIN DE FER SUR ROUTES ALGERIENS" (CFRA)

محطتها الرئيسية : ساحة الشهداء

هذه الشركة كانت تستغل الخطوط الرابطة بين الجزائر السفلي ومصطفى إلى غاية حديقة التجارب (JARDIN D'ESSAI) من جهة أخرى تصل إلى بولوغين غربا وإلى الحراش شرقا.

بعض الاتجاهات إنطلاقا من ساحة الشهداء

- إتجاه مقبرة المسلمين بلكور كل 3 دقائق
- إتجاه رويسو "العناصر" وأعاليه كل 15 دقيقة
- إتجاه القبة – بئر مراد رايس – بئر خادم – سحاولة كل ساعتين
- إتجاه الحراش كل 20 دقيقة
- إتجاه بولوغين كل 10 دقائق

السكة الأمريكية وسفريات الساحل"TRANSWAUS ET MESSAGENIES DU SAHEL "

المحطة الرئيسية : ساحة الشهداء

كانت تربط بين وسط المدينة وأعاليها إلى غاية الأبيار مرورا بسجن المدني وشارع ذبيح شريف .

بعض الخطوط منها :

- **إتجاه السجن** المدني **كل 15 دقيقة.**

- **اتجاه الأبيار كل 30 دقيقة إتجاه الأبيار القصر الجديد (CHÂTEAU NEUF) كل ساعتين** حيث أن هذا الخط يكتمل إلى غاية سطاوالي مرورا بين عكنون ، بوزريعة ، شراقة ، درارية ، دالي إبراهيم ، أولاد فايت.

وأخـيرا هناك أيضا سكة أمريكية بخارية **TRAM WAYS A VAPEUR ينتمي لشركة CFRA** المذكـورة آنفا ، هذه السكة كانت تربط بين المدينة والمناطق البعيدة شرقا أو غربا كباقي الشركات الأخرى وكانت اتجاهاتها:

أ. **القلـيعة 44 كـلم مـرورا برايس** حميدو ، زرالدة إلى غاية جسر مزافران أين تتجه نحو القلـيعة ، في هـذه المسافة المدة التي يستغرقها هي ساعتين و45 دقيقة بسعر يتراوح بين 3.50و 2.30 فرنك

ب. **بوفـرة ROVIGO 37 كـلم مـن وسط المدينة مرورا بالحراش والأربعاء وإتجاه نحو برج** الكـيفان والمسافة كان يستغرق فيها ساعتين ونصف بأسعار تتراوح بين 1.85 و 2.45 فرنك

هـذه الشـركة اسـتغلت شبكات النقل الحضري في العاصمة إلى غاية الخمسينات منذ 1930 "السـكة الجزائـرية والسكة الحديدية على الطرق الجزائرية" أي (TA /CFRA) كانت تضـمن لوحدها النقل في مدينة الجزائر إلى غاية 31 ديسمبر 1953 حيث سلطات المدينة أعطت الرخصـة ل RDTA "الإدارة الولائـية للـنقل في الجزائر" وأصبحت تتقاسم نقل العاصميين مع الشركات الأخرى وهي كالآتي :

-1- TA السكة الجزائرية

2- - RDTA الإدارة الولائية للنقل في الجزائر

- 3 -CFRA الشبكة الحديدية في الطرق الجزائرية

- 4- الناقلين الخواص

كانت شركة السكة الحديدية الجزائرية تضمن النقل الحضري بواسطة خطين .

الخط الأول من أعالي ديدوش مراد إلى مركز المدينة مرورا بالشوارع التجارية.

الخــط الــثاني من أحمد غرمول إلى فوارول "البشــير الإبراهمي "كانت تحتوي هذه الشركة على شبكة شبه حضرية في سنة 1955 وهي كالتالي :

7 خطوط حافلات تربط بين المناطق السكنية في أعالي الجزائر والمنطقة المركزية للمدينة

الخط أ : البريد المركزي............ حيدرة

الخط ب : البريد المركزي ....شارع الشهداء

الخط ج : البريد المركزي ....الأبيار

الخط د : البريد المركزي ....تيليملي " كريم بلقاسم حاليا "

الخط ر : البريد المركزي ....رايس حميدو

الخط ز : البريد المركزي ....المرادية

الخط ط : البريد المركزي ....المدنية.

نلاحــظ تمركــز كل الخطوط في محطة واحدة وهي البريد المركزي حيث توجد في قلب المديــنة وهذه المحطة بقيت إلى غاية السبعينات السنة التي قررت فيها السلطات فتح محطات أخرى في المدينة .

هذه الشبكة تحتوي أيضا على خطين آخرين ولكن المحطة تختلف .

الخط 1 : فوارول ....السيدة الأفريقية notre dame.

الخــط 2 : ســاحة أول ماي ....المدنية

أمـا فـيما يخص شركة RDTA الإدارة الولائـية للـنقل بالجزائر[21] كان نفوذها يتسع لكل اتجاهات المدينة وضواحيها.

حيث كان يتكون من 4 مجموعات خطوط :

1. مجموعة خطوط الشريط الساحلي الشمالي الغربي .
2. مجموعة خطوط الأحياء الجنوبية الغربية .
3. مجموعة خطوط الأحياء والضواحي الجنوبية .
4. مجموعة خطوط الشبكة المحلية للحراش.

كان يحتوي الخط الواحد على 106 سيارة وكانت مدينة الجزائر لوحدها تحتوي على 81 قطار TRAMWAYS.

كانـت مديـنة الجزائر تحتوي على شبكة النقل الجماعي المتمركزة في المناطق الكثيفة في السنوات "50" ، الحراش كانت لها سكة النقل خاصة بـا أما الخطوط الـمتجهة نحو القبة الأبيار كانت قليلة والضواحي الغربية كعين بنيان ، شراقة والدويرة والرويبة وعين طاية نظرا لقلة سكانا لم تتزود بالنقل الحضري إلا ببعض الحافلات الشبه حضرية.

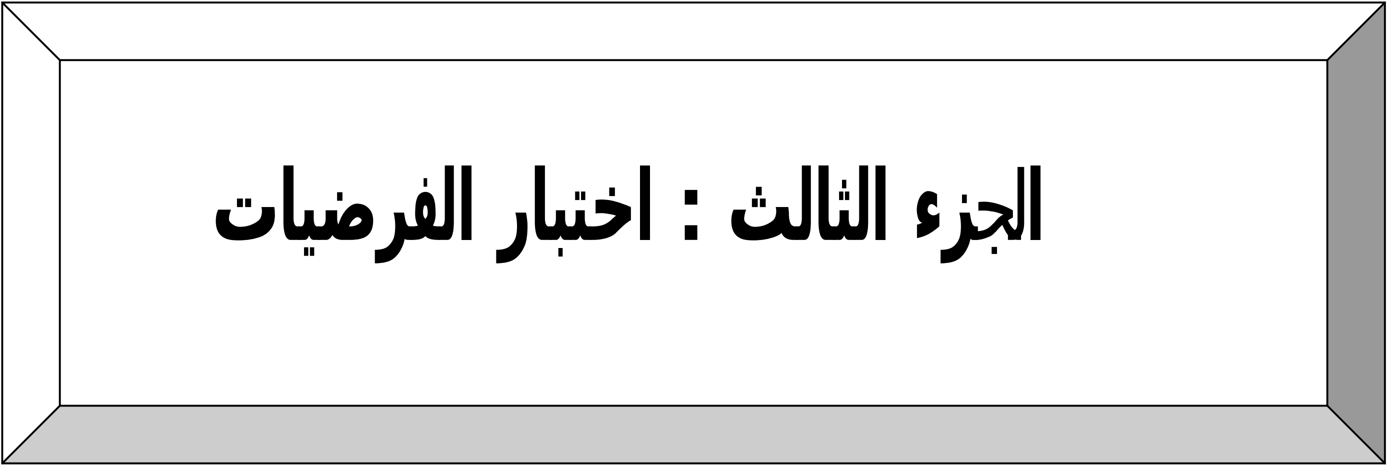
في سـنة 1959 بـدأ الإحساس بضرورة منح الشبكة الحضرية لنقل المسافرين لمؤسسة واحدة قادرة على تزويد بالنقل كل مناطق المدينة بدون تمييز حيث قررت المؤسسة الموجودة آنذاك والنشـيطة في مـيدان الانضمام في مؤسسة واحدة الشيء الذي أنتجت عنه المؤسسة الكبيرة في النقل الحضري في المدينة وهي الإدارة النقابية للنقل في الجزائر[22] RSTA حاليا ETUSA مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري في الجزائر[23].

---

[21] REGIS DEPARTEMENTALES DU TRANSPORT DES ALGEROIS

[22] RSTA: REGIE SYNDICALE DES TRANSPORTS ALGEROIS

[23] ETUSA: ENTREPRISE



الجزء الثالث : اختبار الفرضيات

1- مؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري لمدينة الجزائر ETUSA

هذه المؤسسة هي وليدة سنة 1959 انضمام المؤسسة RDTA(الإدارة الولائية للنقل بالعاصمة) TA (السكة الحديدية)حيث نستنتج فترتين هامتين في التطور التاريخي لها.

الفترة الأولى

التوسع الجغرافي للمدينة حيث يستجيب توسيع خطوط النقل إلى خارج المدينة وأكثر إلى غاية زرالدة غربا ومدينة الرغاية شرقا أي الحدود البعيدة للولاية .

الفترة الثانية

الانقلاب الاقتصادي الذي عرفته البلاد فرض على المؤسسة أن تصطف(Saligner) على حسب الوضع الاقتصادي الحالي للبلاد حيث في سنة 1988 أعطت السلطات الضوء الأخضر لكل من يريد الاستثمار في ميدان النقل ثم أصبحت المؤسسة العمومية ETUSA أمام منافسون كثيرون في ميدان كان من قبل تحت مراقبتها الخاصة، حيث منذ الاستقلال أخذت لوحدها مسؤولية نقل سكان العاصمة في كل اتجاه إلى جانب شركة نقل المسافرين eptv وsntv والشركة الوطنية للسكة الحديدية ، وسيارات الأجرة.

أ- الوضعية الحالية للمؤسسة ETUSA

يتكون أسطول مؤسسة النقل العمومية ETUSA من 237 حافلة في حالة حسنة وتتكون الشبكة التي تنشط فيها هذه المؤسسة من 110 خط نقل المسافرين، 23 خط للطلبة، 90 خط لنقل العمال يتكون أسطول المؤسسة العمومية من نسبة 55 % من الحفلات الإنتاج الوطني SONACOME و53 من إنتاج بلجيكي من طرف شركة VAN HOOL أما باقي فتتقاسمه شركات أجنبية فيات FIAT رونو RENAULT ... إلخ.

كما يبينه لنا الجدول الآتي.

الجدول رقم 3 : نوعية و سن الأسطول الذي تتكون منه شبكة المؤسسة العمومية

نوعية الحافلة	عــــدد 1990	الحافلات 1998	العطب	ســــعة الوحدة	ســـعة المجموع	معـــدل السن
رونو R 105 RENAULT	10	10	10	100	1000	15 سنة
الشركة الوطنية SNVI 100 V8	261	258	/	100	25800	8.69 سنة
فان هول S 70L6	52	52	03	70	3640	5.77 سنة
فان هول VH 314	56	16	40	60	960	17.18 سنة
فان هول VH 508	141	137	04	70	9590	7 سنوات
فان هول VH 500	40	40	/	100	4000	2.57 سنة
فان هول VH 700	10	10	/	140	1400	3 سنوات
فيات 329	41	36	05	24	8640	18.08 سنة
INKARUS	2	2	/	24	48	14 سنة
الشركة الوطنية SNVI S49.V8.	2	2	/	49	98	16.5 سنة
المجموع	616	564	52	معـــدل: 82	55188	10.92 سنة

المصدر ETUSA1999

معــدل الســن لحظيرة حافلات المؤسسة العمومية هو 10.92 سنوات والحافلات الجديدة معدل سنها تقريبا ثلاثة سنوات من نوع VAN HOOL المستوردة من بلجيكا حيث سعتها 100 شخص تتــبعها حافلات من نفس النوع حيث معدل سنها يساوي ثلاث سنوات ذات السعة الضخمة لـ 140 مسافر هذا النوع من الحافلات موجه مباشرة إلى الشوارع الكبرى نظرا لحجمها الضخم .

أقــدم حافلة هي من نوع فيات حيث معدل سنها يصل إلى 18 سنة وسعتها 24 مسافر

وهـذا الـنوع موجه لنقل عمال المؤسسة فقط.

نلاحـظ أيضـا أن نـوع الحافلات الذي يمثل الأغلبية في حضيرة الحافلات التي تمتلكها المؤسسـة هي الحافلات ذات الصنع المحلي SNVI حيث يصل عددها إلى 310 حافلة موزعة بين نوع S 100 V8 سعتها 100 مكان والنوع S 7016 سعتها 70 مكان هذين النوعين يبلغ عددهم 258 للـنوع الأول، 52 للـنوع الثاني حيث يبلغ العدد الإجمالي للأماكن التي توفرها 29440 مكان.

في الدرجة الثانية تأتي الحافلان البلجيكية تحت اسم VAN HOOL عددها الإجمالي 203 حافلة 16 منها من نوع (314) سعتها 60 مكان، 134 حافلة من نوع (VH 508) سعتها 70 مكان، 40 حافلة من نوع VH 500 تحتوي على 100 مكان وأخيرا نوع VH 700 سعتها 140 مكان وعددها 10 هذا النوع من النوع الضخم حيث يسمى بحافلة ACCORDEON هذا العدد من الحـافلات توفـر 15950 مكان، ولكن نسجل عدد من السيارات المعطوبة من هذا النوع 40 حافلـة سـبب تضـخم هـذا العدد هو مشكل اقتناء قطع الغيار لنقص أو انعدام العملة الصعبة لاستيرادها.

هنا نطرح سؤال: لماذا لم تعتمد المؤسسة العمومية لتعزيز أسطولها بالإنتاج المحلي حيث عملية اقتناء أما الحافلات أو قطع الغيار سهلة جدا.

مـن بين 310 حافلة من الإنتاج الوطني لا نسجل أي عطب رغم السن الذي يتجاوز 8 سنوات لنوع S 100 V8 و5 سنوات S 70V8 و16 سنة لنوع S 49V8 هي نتيجة توفر سهولة اقتناء قطع الغيار والتصليح من الشركة الأم وهذا يكون له هدفين أوله استعمال إنتاج وطني وتوفر قطع الغيار ومساعدة الشركة الوطنية SNVI على تسويق إنتاجها.

ب- نوعية الحافلات المخصصة لكل خط:

من مجموع 116 خط الذي تتكون منه شبكة نقل المؤسسة العمومية (ETUSA) 49 خط يسـتعمل الحافلـة المحلية من نوع S100V8 و12 خط يستعمل الحافلة RENAULT رونو من طراز R108 و39 خط تستعمله الحافلات البلجيكية حيث خصائص هذه الحافلة متعلقة بخصائص الخطوط التي تعمل فيها.

الخطوط التي تستعملها الحافلات الطويلة والعريضـة هـي عامة الشوارع الكبرى والمسطحة والطويلـة وهـذا النوع من الحافلات المحلية من نوع S 100V8 ورنو P105 وفان هل VH 700. VAN HOOL.

الباقي من الحافلات ذات الحجم الصغير تشغل الطرق والشوارع الكبرى والمسطحة على سبيل المثال الخط رقم 15 الرابط بين أول ماي والبريد المركزي عبورا بشارع كريم بلقاسم، على مستوى هذا الخط هناك بعض المنعرجات لا تسمح حتى بعبور حافلتين ذات الاتجاه المعكوس.

الجدول رقم 4: المسافة السنوية لكل نوع من الحافلات وعلى حساب وحدات المؤسسة العمومية سنويا.

الوحدة: كلم

نوع الحافلة الوحدات	R105	SNVI S100V8	SNVI S7066	فان هول VH 314	فان هول VH 508	فان هول VH 500	فان هول VH700	فيات
الوحدة 1	/	344749	75454	34748	1201889	305489	209969	/
الوحدة 2	/	1242788	328666	68706	905243	682104	/	/
الوحدة 3	/	453378	76673	49404	7253858	583187	/	439479
الوحدة 4	/	1966648	/	/	/	/	/	/
الوحدة 5	386440	1947835	/	3976	/	/	/	3898
الموع	326440	5955358	480793	156834	2832497	1570789	209393	444327

المصدر المؤسسة العمومية ETUSA1999

عـلى رأس الحافلات التي سارت مسافات أكبر الحافلة المحلية من نوع SNVI S100 V8 الـتي سارت مسافة 5955338 كم سنويا دليل على الاستعمال القوي للإنتاج المحلي بعده تأتي الحـافلات البلجيكية من نوع VAN HOOL VH508 بعدد الكيلومترات تصل إلى 2832497 كـم سنويا و15707809 كم سنويا للنوع VH 500 باقي الحافلات لا تتعدى 500000 كم سنويا.

القـراءة الأخـرى الـتي يمكـن اسـتخراجها من الجدول هو عدد الكيلومترات لكل حافلة على حساب كل وحدة فمثلا الوحدة الأولى تستعمل كل أنواع الحافلات لأن هذه الوحدة تحـتوي على خطوط مرتبطة بجهات معدودة من المدينة، مرتبطة مع المدينة الساحلية من الشرق إلى الغـرب، ومع المدينة العليا والجنوبية الغربية أو الجنوب الشرقي هذا يفسر استعمال هذه الوحدة لكل أنواع الحافلات أما الوحدة رقم 4 تستعمل الحافلة المحلية S100V8 لأن الخطوط التي تشغلها موجـودة في الشـوارع الواسعة و السطحية سبب استعمال هذه الحافلات المتميزة عن الحافلات الأخـرى بحجمهـا الطويل و العريض حيث تحتوي على 100 مكان وراء حافلة فان هول التي تحتوي على 140 مكان لذا نجدها إلا في الطرقات السطحية الكبرى حيث لا نجدها إلا في الوحدة رقم واحد .

ج . كيفية تنظيم المؤسسة (**ETUSA**)

تحتوي هذه المؤسسة على 5 وحدات موزعة عبر المدينة، تحتوي كل وحدة على عدة **قطاعات النقل، تحتوي بدورها على عدة خطوط مختلفة كما يبين الجدول (الملحق).**

الوحدة رقم **1**

الموجـودة في شارع حسيبة بن بوعلي تحتوي على مساحة مغطاة تقدر بـ 4325م^2 (متر مربع) هذه الوحدة مخصصة في النقل العادي للمسافرين وفي نقل العمال إنما تسير قطاع أول ماي الذي يحتوي على 14 خط طولها الإجمالي 72.38كم ومعدل مسافة كل خط هي 5.12 كم لكل خط، تستخدم 75 حافلة.

الوحدة رقم **2**

تقع في (شاطو ناف) الأبيار مساحتها الإجمالية هي 3150 م^2 ، 2382 م^2 منها معطاة ه

الوحـدة مختصة في النقل العادي للمسافرين في نقل العمال و نقل الطلبة تسير القطاع الثاني الواقع في البريد والمركزي والقطاع الربع الموجود في بن عكنون.

- القطاع الثاني للبريد المركزي يحتوي على 14 خط طولها الإجمالي 85.58كم ومعدل طول كل خط هو6.11كم .

- القطـاع الرابع لبن عكنون يحتوي على 15 خط طولها الإجمالي 105.كم ومعدل طول كل خط 7.03كم.

الوحدة **3**

(مراح) الموجودة في شوفالي مساحتها 21555 م^2 و10324 م^2 منها محطات مخصصة في الـنقل العادي ونقل العمال، مجموع خطوطها هي 21 خط طولها 196.59كم معدل طول كل خط هو 9.6كم.

الوحدة **4**

(آيت سعادة) المتواجدة في حسين داي مساحتها 5251.24 م^2 و 1919.39 م^2 منها معطاة تحتوي على 18 خط طولها 184.46كم معدل الخط الواحد هو 10.25كم لكل خط.

الوحدة رقم5

(سعد) الموجودة في حسين داي تسير قطاعي باش جراح وبرافي مساحتها 1620 م2 و 12.63 م^2 معطـاة تحـتوي على 17 خط حيث علقت 7 منها لأسباب أمنية لأن هذه الوحدة تشـغل شـبكة الخطـوط الموجـودة في الأماكن "الحمراء"، مجموع هذه الخطوط يصل طولها إلى 124.78 كم معدل كل خط هو 7.34 كلم .

الوحدة رقم 6

الواقعـة في شـارع أحمد غرمول مساحتها 6928 م^2 حيث 4745 م^2 منها معطاة هذه الوحدة

مخصصة في تجديد وصيانة حظيرة الحافلات المستعملة في النقل.

القراءة الثانية الممكن استخراجها من الجدول هي فيما يخص الأرقام، وأولها تصنيف الوحدات.

أ كبر الوحدات هي وحدة شاطوناف الموجودة في الأبيار والتي تسير قطاعين، قطاع البريد المركزي وقطاع بن عكنون عدد الحافلات يصل إلى 140 حافلة وعدد عمال 742 عامل، تتبعها الوحدة

الثالثة شوفالي بعدد 121 حافلة و 11 مكان للصيانة وهي محطات للبنـزين بسعة 3م^3 (مـتر مكعب) في الساعة للمحطة الواحدة ومكان لغسل وتشحيم الحافلات بالطرق الآلية وهذه الوحدة تستخدم 660 عامل.

الوحـدة رقم 5 الموجودة في حسين داي تشمل 111 حافلة و532 عامل و أخيرا وحدة حسيبة بن بوعلي تستعمل 75 حافلة و تشغل 507 عامل.

كـل هـذا العرض لعدد الوحدات وقطاعات النقل دليل قاطع على أهمية وضخامة هذه المؤسسة.

إلى جانـب النقل البري حظيرة المؤسسة تتكون من أيضا من وسائل نقل أخرى (كالعربات الهوائـية) TÉLEPHERIQUE[24] والمصـاعد ASCENSEURE والسـلم الميكانيكي ECHELLE MECANIQUE وهذه الوسائل مسماة وسائل النقل الثابتة MOYENS FIXES.

الجدول رقم 5: وسائل النقل الثابتة للمؤسسة

المكان	أول سنة إستعمال	السعة	السن
المدنية	1956 (1983)	35 x 2	14 سنة
بولوغين	1984	35 x 2	13 سنة
رياض الفتح	1987	35 x 2	10 سنة
قصر الثقافة	1988	35 x 2	09 سنوات
مصعد الميناء	1957	12 x 2	13 سنة
مصـــعد قصـــر الحكومة	1958 (1984)	12 x 2	13 سنة
السلم الميكانيكي	1958 (1983)	12 x 2	13 سنة

المصدر المؤسسة 1996.

---

24 ترجمتنا الخاصة

معدل العمر لهذه الوسائل تقدر بـ 10 سـنوات رغم من أقدميتها البعض أعيد تجديدها كالعـربة الهوائـية TELEPHERIQUE التي تم إنجازها في سنة 1956 وأعيدت تجديدها سنة 1983، مصـعد قصـر الحكومـة والسلم الميكانيكي المنجز في الفترة الاستعمارية واللذان أعيد تجديدهما بالـتوالي سـنة 1984 وسنة 1983 إلى جانب مصعد الميناء الذي أنجز في سنة 1947 أما باقي الوسـائل فهي حديثة الإنجاز كالعربة الهوائية لبولوغين سنة 1984 رياض الفتح سنة 1987 قصر الثقافة سنة 1988.

دور هذه الوسائل الثابتة هام جدا وهذا لحركتها السهلة وتنقلها السريع وفي معظمها تربط بين المدينة السفلي والمدينة العليا وهذا في محور خاص بها بدون أي عقبة في الطريق.

مقارنـة مـع الحافلات فإن وسائل النقل الثابتة أسهل وأسرع على سبيل المثال إذا أردنا الذهـاب من بلكور (بلوزداد حاليا) إلى المدنية بالحافلة يجب الدوران حول المدينة إما من طريق (محمـد زكال أي قاعة حرشة) وإما عن الطريق المؤدي إلى مقام الشهيد، الوقت الممكن استغراقه يكـون هام خاصة للمسلك الأول باعتباره طريق مكتظ بالسيارات، أما إذا اعتمدنا على العربة الهوائـية فـإن الوقت المستغرق للوصول إلى المدنية لا يتجاوز 10 دقائق إلى جانب المنظر الجميل حول مدينة الجزائر الذي توفره لنا هذه الوسيلة.

المؤسسـة العمومية هي الوحيدة التي تملك هذا النوع من وسائل النقل الملائم للتضاريس الفوضوي الذي تتميز به المدينة.

د-العنصر البشري للمؤسسة:

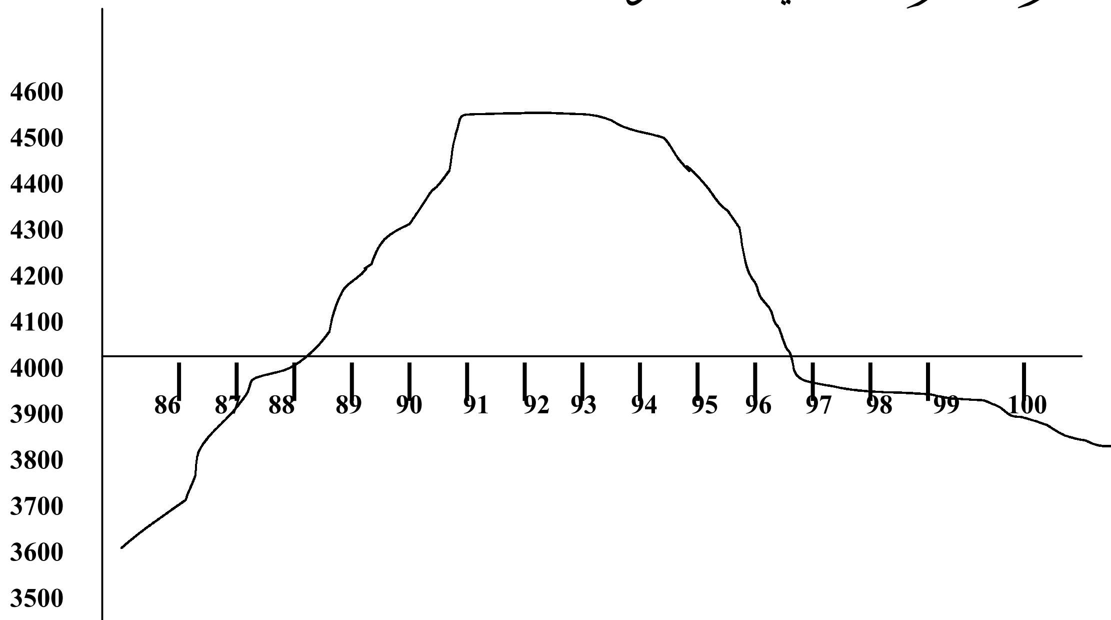
المؤسسة العمومية تستخدم عددا هاما من العمال حسب الإحصائيات الآتية :

- 48 إطار سامي
- 295 إطار
- 803 عون تقني
- 2777 عون تنفيذي.

أي مجمـوع هو 3923 عامل هذا العد كان 3624 عامل في سنة 1986 و3778 في سـنة 1987 و3871 في سنة 1988، و4119 سنة 1989، و4324 سنة 1990، 4346 سنة 1991 إلى 4314 سنة 1992، فمة عدد العمال في مؤسسة النقل ETUSA كان سنة 1991 4346 عامل ومن هنا بدأ هذا العدد يتقلص ليصل إلى 3923 عامل سنة 2000.

هذا المنحنى يمثل لنا التطور العددي لعمال المؤسسة العمومية

بيان رقم 1: التطور العددي لعمال المؤسسة:



كمـا نلاحـظ في هـذا المنحنى الذي يبين لنا حركة عمال المؤسسة عبر السنوات تقريبا العشـرية هـذه الحركة أنتجت شكل هرمي حيث كانت القمة عندما وصل عدد العمال 4846 عامل وهذا في سنة 1991 ومنها بدأ عدد العمال في التقهقر إلى أن يصل سنة 2000 إلى 3900 عـامل ونقص عمال المؤسسة لم يمس إلا عمال التنفيذ ماعدا عمال التأطير الذين عرف عددهم في زيادة ملحوظة كما يبينه الجدول الآتي .

الجدول رقم 6: التطور السنوي للعمال حسب الفئات

فئات العمال	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	000
إطارات سامية	33	25	31	40	34	33	40	41	45	43	44	46	48
إطارات	72	68	71	119	170	171	162	462	190	271	295	295	225
تقنيين	268	274	297	420	673	661	653	650	733	836	827	819	803
عمال التنفيذ	3251	3411	3472	3540	3447	3481	3459	3394	3228	3037	2960	2910	777
المجموع	3624	3778	3877	4119	4324	4346	4314	4247	4196	4187	4118	4070	923

المصدر ETUSA 2000

هـذا الجـدول يبين أن عدد الإطارات سجل زيادة مقارنة بالسنوات الماضية عكس عدد عمال التنفيذ الذي سجل انخفاضا محسوسا .

عمـال المؤسسـة موزعون على مختلف الوحدات السبعة التي تتكون منها حسب فئتهم المهنية كما يبينه لنا الجدول الآتي :

الجدول رقم7: عمال المؤسسة حسب فئتهم وحسب الوحدات

الوحدة / الفئات	مقر المؤسسة	الوحدة 1	الوحدة 2	الوحدة 3	الوحدة 4	الوحدة 5	الوحدة 6	الوحدة 7	المجموع
إطارات سامية	32	1	1	4	2	4	2	2	48
إطارات	143	20	29	45	19	17	8	14	295
تقنيين	176	99	152	106	75	104	44	47	803
أعوان التنفيذ	150	387	560	511	436	497	47	169	2777
المجموع	501	507	742	666	532	622	121	292	3923

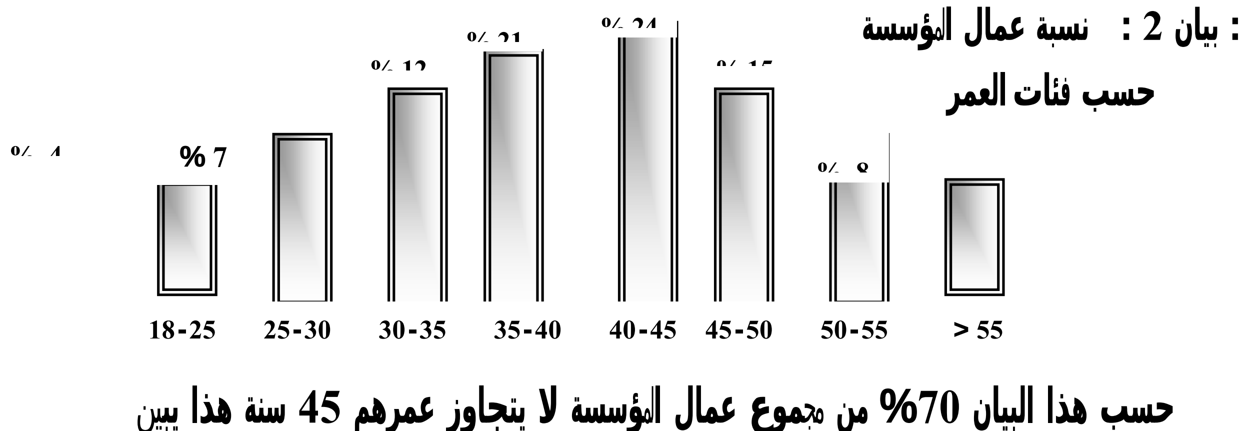
المصدر ETUSA 2000

العمال موزعون في هذا الجدول على حسب أهمية وضيفة كل وحدة مثلا المقر الإجتماعي للمؤسسـة يجمع عدد 32 إطار سامي باقي هذه الإطارات موزعة على الوحدات هناك من توظف إلى 4 إطارات وهنا وحدات تكتفي بإطارين أو إطار واحد.

المقـر الاجـتماعي يحـتوي على أغلبية الإطارات والتقنيين، آما فيما يخص أعوان التنفيذ فأغلبيتهم تتمركز في الوحدات لأن وضيفتهم تستلزم ذلك.

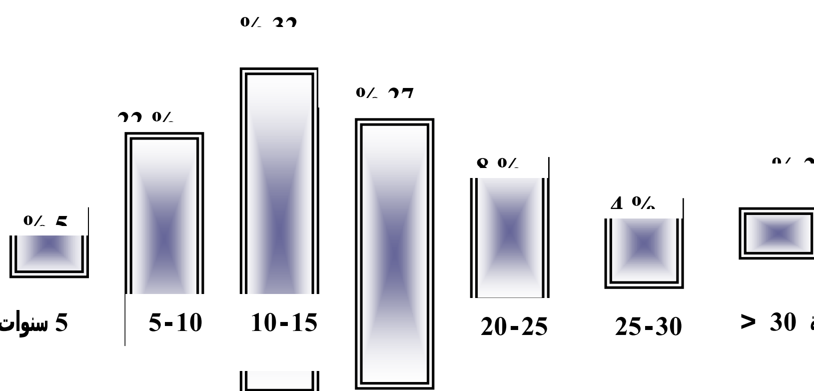
سن العمال

بيان 2 : نسبة عمال المؤسسة حسب فئات العمر :



حسب هذا البيان 70% من مجموع عمال المؤسسة لا يتجاوز عمرهم 45 سنة هذا يبين على أن المؤسسة تستخدم شبان وتملك مخزن قادر على ضمان سيرورة المؤسسة.

<u>البيان رقم 3 أقدمية عمال المؤسسة</u>



معـدل أقدمية العمال في المؤسسة هي14.36 سنة ،نسبة 59 % لها أقدمية تتراوح بين 10 إلى غاية 20 سنة، 12 % لهم أقدمية تتراوح بين 20 إلى 30 سنة.

الشـيء الإيجـابي في هذه المؤسسة هو غالبية العمال الشباب أما فيما يخص جنس العمال فعنصر الذكر يحتل الأغلبية الساحقة للعمال بنسبة 98.2 % أما جنس الإناث نسبته ضئيلة جدا حيـث تتمـثل في 1.8 % من مجموع عمال المؤسسة حيث يتوزع نشاطهم بين الإدارة، الطبخ والتنظيف... إلخ.

الجدول رقم 8: حركة العمال حسب الوحدات

	وحدة 1	وحدة 2	وحدة 3	وحدة 4	وحدة 5	وحدة 6	وحدة 7	وحدة 8	المجموع
توظيف	/	/	/	/	/	/	/	4	4
إعادة إدماج	4	7	4	3	4	/	/	3	25
الترسيم	3	/	3	2	3	3	/	7	22
مجموع الدخول	7	7	7	5	7	3	/	14	50
الخروج	/	/	/	/	/	/	/	/	314

مصدر ETUSA

مـا يلفـت انتباهنا في هذا الجدول هو عدد الدخول السنوي للمؤسسة الذي يبلغ العدد المتواضـع بـ ـ 50 دخيل مقارنة بعدد العمال الذين غادروا المؤسسة حيث يصل عددهم 314 عامل وأسباب خروجهم مختلف وهذا ما يبينه لنا الجدول التالي حول أسباب مغادرة المؤسسة.

الجدول رقم 9: أسباب مغادرة المؤسسة.

الأسباب	العدد	النسبة %
ترك المكان	07	% 2.23
الإنسحاب أو الذهاب الإرادي	225	% 71.65
التقاعد	54	% 17.19
الطرد	14	% 4.46
الوفيات	13	% 4.14
العطب	14	% 0.32
الخدمة الوطنية	/	% 0
أسباب أخرى	/	% 0
المجموع	314	% 100

المصدر ETUSA2000

الـرقم الأكثر أهمية في هذا الجدول هو الرقم المتعلق بالانسحاب والذهاب الإرادي حيث يمثل هذا الرقم أغلبية عدد الذهاب بنسبة 71.655 % من أجل تلبية رغبة السلطات في تسريح فائض العمال، اتبعت المؤسسة سياسة لتشجيع العمال على الذهاب الإرادي وهذا بإعطائهم منحة هامـة مثلا: منحت سلطات المؤسسة منحة تقدر بـ 200.000 دج أي 20 مليون سنتيم لسائق قـرر أن ينسـحب من المؤسسة ولديه 15 سنة أقدمية، أما الأسباب الأخرى للذهاب فهي ضئيلة جدا أهمها التقاعد الذي لا يمثل إلا 17.19 %.

ر- التكوين المهني:

على غرار المؤسسات العصرية قررت مؤسسة النقل ETUSA بإقامة برنامج تكويني هدفه تحسـين ورفع من كفاءات جميع العمال المختارين لهذه العملية التي مست حوالي 10.52 % من مجموع العمال في مختلف التخصصات.

- المحاسبة 09

- الإعلام الآلي 29

- التجارة 05

- ماركتنغ MARKETING 02

- الصحة والأمن 15

- شبكة الأشغال 276

- الصيانة 88

هـذه العملـية على حساب هذه التخصصات هو رفع من مستوى إطارات المؤسسة في مخـتلف التخصصات خاصة التي وقعت فيها تحديثات وتغيرات كالإعلام الآلي، التجارة، الماركتنغ ...إلخ.

زيـادة عـن التكوين الداخلي فالمؤسسة تضمن أيضا لعمالها تكوين خارجي في مؤسسات متعددة كالسوناطراك، الحماية المدنية، المدارس التقنية ذات المستوى السامي ...إلخ.

الجدول رقم 10 : نسبة العمال حسب التخصص في التكوين الخارجي:

المحاسبة	الإعـلام الآلي	تقـني سامي في الماركتنغ	تقـني سـامي في التجارة الدولية	الصـحة والأمن	المجموع
15 %	48 %	03 %	09 %	25 %	100 %

مصدر ETUSA2000

هذا الجدول يبين لنا الأهمية التي يعطيها مسئولي المؤسسة للإعلام الآلي حيث نسبة العمال الموجهـين في هـذا التخصص هو 48 %، علما بأن الإعلام الآلي هو وسيلة تسيير حديثة هذا دليل على إرادة السلطات بتحديث بنيات تسيير المؤسسة .

11 : الجدول رقم نسبة العمال حسب التخصص في التكوين التنفيذي.

ميكانيكي	كهربائي	صفاح TOLIER	لحام	المجموع
% 46.66	% 23.96	% 27.27	% 2.23	% 100

المصدر ETUSA2000

الـتكوين في الميكانـيك يحتل المرتبة الأولى حيث تبلغ نسبته 46.6 % وهذا دليل قاطع على تعزيز الصيانة و بتكوين عمال أكفاء من أجل تفادي تعطيل الحافلات لمدة طويلة كما كانت علـيه المؤسسـة من قبل حيث توجد حظيرات ضخمة للحافلات المعطلة التي لم تستطيع المؤسسة تصليحها.

هـذه هـي كيفية التنظيم الداخلي للمؤسسة لقد عرفنا كل شيء فيها حظيرتنا، عمالها، تنظيمها الداخلي. الشيء الذي لم نعرفه و ما سنفعله فيما بعد - هو قدرة هذه المؤسسة على تأدية مهمـتها التي تتمثل في نقل المسافرين في مدينة الجزائر مهمة صعبة خاصة بعد الانقلاب الاقتصادي الـذي عرفته البلاد حيث أصبح النافلون الخواص يركضون في حقل كان من قبل ملك المؤسسة لوحدها بدون منازع.

ز- تنظيم النقل لدى المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUSA

حسب الأرقام المتعلقة بحضيرة الحافلات و العمال نستنتج الخصائص التالية:

معدل العمال لكل حافلة يصل في المؤسسة العمومية إلى 7.3 فرد و 4.9 أعوان استثمار لكل حافلة أي أكثر من 12 فرد في الحافلة الواحدة .

هذا الرقم يظهر لنا ضخم جدا نظرا للتكاليف و المصاريف المتعلقة بالحافلة الواحدة .

حضـيرة حافلات المؤسسة العمومية (ETUSA) تغطي جميع خطوط ولاية الجزائر و في كـل الاتجاهات من زرالدة إلى رغاية إلى غاية الأربعاء و بن طلحة جنوبا طول سكتها يصل إلى 25كلم غربا و 30 كلم شرقا و 15 كلم جنوبا (كما تبينها الخريطة) .

مـن السـبع(7)وحدات التي تكون شبكة نقل للمؤسسة العمومية كل وحدة موجهة لتغطية منطقة معينة من المدينة وهذا يتجزءه قطاع بعد قطاع .

القطاع رقم 1 ساحة اول ماى

يتكون من 14 خط و هم كالتالي :

الخط 04 ساحة اول ماي	**بن عمر القبة**
الخط 07 ساحة اول ماي	**ساحة 8 ماي 1945**
الخط 10 بر وست (brosette)	**المقرية**
الخط 14 اول ماي	**بئر مراد رايس**
الخط 16 اول ماي	**المدنية**
الخط 25 بر وست (brosette)	**واد اوشايح**
الخط27 ساحة اول ماي	**قصر الثقافة**
الخط 30 حسيبة بن بوعلي	**ديار السعادة**
الخط 48 ساحة اول ماي	**بن عكنون**
الخط 65 ساحة اول ماي	**ديار المحصول**

خـــط 88 ســـاحة أول مـــاي حيدرة

خط 89 ساحة أول ماي القبة القديمة

ساحة أول ماي باسطة علي BASTA ALI

عشـرة خطوط لها محطتها في ساحة أول ماي هذا القطاع مهمته هو تزويد بالنقل المنطقة الشـرقية للمديـنة -العناصر -القبة -واد أوشايح ماعدا بن عكنون و حيدرة منطقتان من جنوب المدينة .

القطاع رقم 2: البريد المركزي : هذا القطاع يتكون من 13 خط موجه كما يلي :

الخط 15 البريد المركزي	ساحة اول ماي
الخط 31 أودان AUDIN	حيدرة
الخط 32 أودان AUDIN	المدنية
الخط 34 أودان AUDIN	بئرمرادرايس
الخط 35 أودان AUDIN	ديار السعادة
الخط 36 باسطة علي	قصر الشعب
الخط 37 البريد المركزي	واد قريش
الخط 40 البريد المركزي	الأبيار
الخط 41 البريد المركزي	بوراسون POIRSON
الخط 42 البريد المركزي	شو فالي CHEVALLEY
الخط 43 البريد المركزي	بن عكنون
الخط 54 أودان	المرادية
الخط 95 الأبيار	بوزريعة

هذا القطاع يغطي المنطقة العالية من المدينة التي تقابل المركز: المرادية ، حيدرة ،الأبيار ، بوزريعـة ،بن عكنون ماعدا خط واحد يربط بين أول ماي و البريد المركزي مرورا بشارع كريم بلقاسم و هو الخط رقم 15.

القطاع رقم 3: ساحة الشهداء

هـذا القطـاع يحتوي على شبكة نقل تحتوي على 21 خط و ثلاث منها علقت لأسباب أمنية (21-39-50) و الخطوط هي:

الخط رقم 02 ساحة 08 ماي 45	**العناصر**
الخط رقم 03 ساحة 08 ماي 45	**بن عمر(القبة)**
الخط رقم 06 ساحة 08 ماي45	**القبة القديمة**
الخط رقم 08 ساحة أول ماي45	**بن عمر**
الخط رقم 11 ساحة 08 ماي 45	**باينم (BAINEM)**
الخط رقم 12 ساحة 08 ماي 45	**عين بنيان**
الخط رقم 13 عين بنيان	**سطاولي**
الخط رقم 20 ساحة 08 ماي45	**بوزريعة**
الخط رقم 21 ساحة 08 ماي45	**الصنوبر البحري (PINS MARITIMES)**
الخط رقم 38 شارع سعيد تواتي	**مركز التكوين المهني**
الخط رقم 39 ساحة 08 ماي45	**بوزريعة**
الخط رقم 45 ساحة 08 ماي 45	**بوزريعة (المركز)**
الخط رقم 46 ساحة 08 ماي45	**طارق بن زياد**
الخط رقم 47 ساحة 08 ماي 45	**ديار الكاف**
الخط رقم 49 ساحة الشهداء	**شوفالي**
الخط رقم 50 ساحة الشهداء	**بن عكنون**
الخط رقم 51 ساحة الشهداء	**بوزريعة**
الخط رقم 58 ساحة 08 ماي45	**شوفالي**
الخط رقم 59 ساحة 08 ماي45	**بوزريعة (القرية)**
الخط رقم 60 ساحة 08 ماي45	**قصر المعارض**
الخط رقم 113 ساحة 08 ماي45	**محطة المسافرين (خروبة)**

هـذا القطاع يجمع كل مناطق المدينة هضبة العناصر و القبة شرقا إلى الصنوبر البحري و محطة المسافرين ثم بوزريعة باينم (BAINEM) و عين البنيان غرب المدينة .

القطاع رقم 4: بن عكنون هذا القطاع يحتوي على 15 خط و هي كالتالي :

الخط 44 بن عكنون	حيدرة
الخط 52شراقة	الأبيار
الخط 53 شراقة	ساحة 8 ماي 1945
الخط 55 بن عكنون	المرادية
الخط 56 شوفالي	سطاولي
الخط 57 شراقة	أولاد فايت
الخط 62 الأبيار	المرادية
الخط 63 شوفالي	بئرمرادرايس
الخط 64 الأبيار	بوزريعة
الخط 75 شوفالي	عين بنيان
الخط 83 بوزريعة	سيدي يوسف
الخط 85 بئرمرادرايس	بن عكنون
الخط 107 شوفالي	بن عكنون
الخط 108 بن عكنون	بابا حسن
الخط 109 الأبيار	حيدرة

هذا القطاع يزود المنطقة الجنوبية الغربية للمدينة حيدرة و بن عكنون إلى غاية أولاد فايت شراقة غربا ماعدا خط واحد يربط المنطقة الجنوبية الشرقية للمدينة نحو بئرمرادرايس.

القطاع الخامس: باش جراح.

هذا القطاع يحتوي على 17 خط يغطي المنطقة الشرقية إلى غاية مدينة براقي،الحراش،باش جـراح،بوروبة و المناطق الجنوبية الشرقية بئرخادم،القبة،و بئرمرادرايس بوسط المدينة حطي أول ماي و حسيبة بن بوعلي و خط نحو الجنوب الغربي إلى غاية مدينة سحاولة.

خط 17 حسين داي	**بوروبة**
الخط 18 باش جراح	**أول ماي /بن عمر**
الخط 24 باش جراح	**حسيبة بن بوعلي**
الخط 26 أول ماي	**باش جراح**
الخط 28 الحراش	**بن عمر**
الخط 66 باش جراح	**أول ماي**
الخط 73 باش جراح	**بئر خادم**
الخط 74 باش جراح	**ساحة 8 ماي 1945**
الخط 79 عين النعجة	**أول ماي**
الخط 80 باش جراح	**الحراش**
الخط 92 بن عمر	**الأبيار**
الخط 96 باش جراح	**السحاولة**
الخط 97 بن عمر	**المنظر الجميل**
الخط 98 بن عمر	**عين النعجة**
الخط 99 بئرمرادرايس	**عين النعجة**
الخط 105 باش جراح	**براقي**
الخط 112 بن عمر	**المستشفى العسكري**

هذا القطاع يتميز بتعشب خطوطه و اتجاهاته و 4 خطوط تربط باش جراح بوسط المدينة خاصة ساحة أول ماي

القطاع السادس : الحراش : هذا القطاع تحتوي على **18** خط مرتب كمايلي:

الخط 01 الحراش	**أول ماي**
الخط 05 الحراش	**ساحة أول ماي 1945**
الخط 22 الحراش	**الصنوبر البحري**
الخط 23 بومعطي	**الدار البيضاء**
الخط 61 الحراش	**الكثبان**
الخط 71 بومعطي	**الرويبة**
الخط 72 الرويبة	**ساحة 8 ماي 1945**
الخط 76 بومعطي	**عين طاية**
الخط 77 برج الكيفان	**ساحة 8 ماي 1945**
الخط 78 ساحة 8 ماي 1945	**حي 8 ماي 1945**
الخط 82 الحراش	**عين النعجة**
الخط 86 بومعطي	**حمادي**
الخط 87 رويبة	**درقانة**
الخط 93 بومعطي	**حي 5 جويلية**
خط 94 بومعطي	**حي 8 ماي 1945**
خط 110 الميناء	**المطار**
خط 114 الحراش	**المحطة البرية للمسافرين**
خط 116 الرويبة	**عين طاية**

هـذا القطـاع يغطي الخطوط الشرقية للمدينة رويبة ،عين طاية، درقانة،و يربطها بوسط المدينة مع محطة أول ماي و محطة 8 ماي 1945 .

القطاع السابع: براقي:

هـذا القطاع هو أصغر القطاعات في عدد الخطوط التي يغطيها فهو يحتوي على 4 خطوط تربط المناطق الشرقية البعيدة بمحطات مختلفة من المدينة و هي كالتالي:

الخط 67 براقي بن عمر

الخط 69 براقي الحراش

الخط 84 بن طلحة بومعطي

الخط 91 بولوح بئرمرادرايس

هذه هي مختلف الخطوط و الاتجاهات التي تستغلها المؤسسة العمومية الشيء الذي لا نعرفه هـو هل هذه الشبكة لها مرد ودية حسنة في نقل المسافرين هل هي فعالة هذا ما نعرفه من المحطات الآتية:

1- معدل إستغلال الخط الواحد و الحافلة الواحدة:

هي نسبة الحافلات الموجهة لكل خط معناه الأماكن المتوفرة في كل خط .

حسب الجدول الآتي لا يوجد خط تتجاوز عدد الحافلات الموجهة له 4 حافلات ماعدا 3 خطوط أين عدد الحافلات الموجهة لها يصل إلى 4.52 حافلة خط الرابط بين ساحة 8 ماي 45 و شوفالي أما الخط الرابط بين 8 ماي 45 و رايس حميدو يصل عدد الحافلات الموجهة له هو 3.61 حافلة أخير الخط 110 الرابط بين الميناء و المطار يصل عدد الحافلات الموجهة له إلى 2.56 حافلة.

مجموع الحافلات الموجهة للعمل في يوم أسبوعي هو 108 حافلة موجهة لتغطية 116 خط الـتي تمـثل شبكة النقل لمؤسسة ETUSA حيث يصبح معدل الحافلات الموجهة للخط الواحد ب 0.83 حافلة لم يصل حافلة واحدة للخط الواحد هذا لأن هناك خطوط غير مزودة.

1- عدد الأماكن المتوفرة لكل خط :

الجدول السابق يبين عدد الحافلات الموجهة لكل خط و عدد الدورات التي يقوم با في خط ما.

إنطلاقـا من عدد الأماكن لكل نوع من الحافلة و إنطلاقا من عدد الدورات التي نقوم با حافلة في

كـل خط استطعنا أن نحسب عدد الأماكن المـتوفرة يومـيا في كل خط .و هذا حسب الجدول التالي:

الجدول رقم 12 : عدد الأماكن المتوفرة

الخط	المحور	عدد الأماكن	عدد الأماكن المتوفرة

01	الحراش	أول ماي	1513 مكان	1626 مكان
02	8ماي 45	العناصر	1747.20 مكان	805 مكان
03	8 ماي 45	بن عمر	1235 مكان	1250 مكان
04	1 ماي	بن عمر	900 مكان	900 مكان
05	الحراش	8 ماي 1945	2086 مكان	2262 مكان
06	8 ماي 45	القبة القديمة	1344 مكان	1300 مكان
07	1 ماي	8 ماي 45	4200 مكان	3400 مكان
08	8 ماي 45	رايس حميدو	3463.60 مكان	3198 مكان
09	حسين داي	8 ماي 45	1740 مكان	1530 مكان
10	حسين داي	المقرية	1400 مكان	2100
11	8 ماي 45	باينم	- غير مزودة	مكان
12	8 ماي 45	عين بنيان	1983 مكان	- -
13	عين بنيان	سطاولي	- غير مزودة	1775 مكان
14	1 ماي	بئر مراد رايس	1700 مكان	- -
15	البريد المركزي	1 ماي	840	2000 مكان
16	1 ماي	المدنية	مكان	700 مكان
17	حسين داي	بوروبة	700 مكان	700 مكان
18	باش جراح	1 ماي	481 مكان	700 مكان
19	5 جويلية	برج الكيفان	- -	■ غير مزود
20	8 ماي 45	بوزريعة	- -	■ غير مزود
21	8 ماي 45	صنوبر البحري	- -	■ غير مزود
22	الحراش	//	- -	■ غير مزود
23	بومعطي	دار ابيضاء	34 مكان	325 مكان
24	باش جراح	ح ب بوعلي	95 مكان	850 مكان
25	حسين داي	واد أو شايح	- -	■ غير مزود
26	باش جراح	1 ماي	- -	■ غير مزود
27	1 ماي	قصر الثقافة	2218 مكان	462.5 مكان
28	الحراش	بن عمر	840 مكان	1680 مكان
29	بومعطي	جامعة باب الزوار	492 مكان	420 مكان
30	حسيبة بن بوعلي	ديار السعادة	- -	■ غير مزود
31	أودان	حيدرة	2100 مكان	2540 مكان
32	أودان	المدنية	2700 مكان	3100 مكان
33	أودان	بئرمراد رايس	2900 مكان	2900 مكان
34	بئر مراد رايس	تقصراين	2300 مكان	2500 مكان
35	أودان	ديار السعادة	- -	■ غير مزود
36	باسطة علي	قصر الشعب	700 مكان	420 مكان
37	البريد المركزي	واد قريش	4000 مكان	3500 مكان
38	سعيد تواتي	السيدة الأفريقية	980 مكان	1050 مكان
39	8 ماي 45	بوزريعة	1260 مكان	1190 مكان
40	البريد المركزي	الأبيار	- - -	■ غير مزود
41	البريد المركزي	بوارسسون	2700 مكان	2200 مكان
42	البريد المركزي	شوفالي	980 مكان	770 مكان
43	بن عكنون	حيدرة	630 مكان	420 مكان
44	8 ماي 45	بو زريعة	1350	1220 مكان
45	8 ماي 45	طارق بن زياد	مكان	1212 مكان
46	8 ماي 45	ديار الكاف	1604	1129 مكان
47	أول ماي	بن عكنون	مكان	1000 مكان
48	ساحة الشهداء	شوفالي	919.10 مكان	2000 مكان
49	ساحة الشهداء	بن عكنون	714 مكان	■ غير مزود
			2000 مكان	488 مكان
			- -	
			63,7 مكان	

50	ساحة الشهداء	بوزريعة	- -	■ مزود
51	شراقة	الأبيار	1000 مكان	1300 مكان
52	شراقة	8 ماي 45	1100 مكان	1300 مكان
53	أودان	المرادية	2300 مكان	2300 مكان
54	بن عكنون	المرادية	1200 مكان	■ مزود
55	شوفالي	سطاولي	1100 مكان	1300 مكان
56	شراقة	أولاد فايت	- -	غير مزود
57	8 ماي 45	شوفالي	3742 مكان	3500 مكان
58	8 ماي 45	بوزريعة	1300 مكان	1075 مكان
59	8 ماي 45	قصر المعارض	- -	غير مزود
60	الحراش	الكثبان LES DUNES	17 مكان	325 مكان
61	الأبيار	المرادية	- -	غير مزود
62	شوفالي	بئر مراد رايس	1100 مكان	1600 مكان
63	الأبيار	بوزريعة	600 مكان	700 مكان
64	أول ماي	ديار المحصول	1500 مكان	3400 مكان
65	باش جراح	أول ماي	166 مكان	400 مكان
66	براقي	بن عمر	1206 مكان	1700 مكان
67	معلقة	بن عمر	■ غير مزود	غير مزود
68	براقي	الحراش	974 مكان	1450 مكان
69	بومعطي	الكاليتوس	154 مكان	775 مكان
70	بومعطي	الرويبة	1465 مكان	1312 مكان
71	رويبة	8 ماي 45	930 مكان	962 مكان
72	باش جراح	بئر خادم	107 مكان	200 مكان
73	باش جراح	8 ماي 45	288 مكان	375 مكان
74	شوفالي	عين البنيان	800 مكان	900 مكان
75	بومعطي	عين الطاية	1130 مكان	850 مكان
76	برج الكيفان	8 ماي 45	613 مكان	1250 مكان
77	حي 8 ماي 45	ساحة 8 ماي	530 مكان	500 مكان
78	45		744 مكان	775 مكان
79	عين النعجة	أول ماي	■ غير مزود	غير مزود
80	باش جراح	الحراش	■ غير مزود	غير مزود
81	الحراش	مستشفى زميرلي	873 مكان	925 مكان
82	الحراش	عين النعجة	غير مزود	غير مزود
83	بوزريعة	سيدي يوسف	862 مكان	1475 مكان
84	بن طلحة	بومعطي	1200 مكان	1480 مكان
85	بئر مراد رايس	بن عكنون	غير مزود	غير مزود
86	بومعطي	حمادي	1808 مكان	1937 مكان
87	رويبة	درقانة	1400 مكان	1400 مكان
88	أول ماي	حيدرة	1300 مكان	1200 مكان
89	أول ماي	القبة القديمة	21600 مكان	3350 مكان
90	أول ماي	باسطة علي	684 مكان	575 مكان
91	بولوح	بئر مراد رايس	759 مكان	غير مزود
92	بن عمر	الأبيار	78 مكان	غير مزود
93	بومعطي	5 جويلية	182 مكان	500 مكان
94	بومعطي	حي 8 ماي 45	- -	- -
95	الأبيار	بوزريعة	- -	- -
96	باش جراح	سحاولة	- -	- -
97	بن عمر	المنظر الجميل	- -	- -
98	بن عمر	عين النعجة	- -	- -
99	بئر مراد رايس	عين النعجة	- -	- -
100	بومعطي	كاليتوس	- -	- -
101	حي 2004 سكن	براقي	- -	- -
102	بومعطي	العرايبية	- -	- -
103	براقي	السحاولة	- -	- -
104	بولوح	القبة القديمة	- -	- -
105	باش جراح	براقي	- -	- -
106	بومعطي	الجمهورية	1200 مكان	1700 مكان
107	شوفالي	بن عكنون	500 مكان	800 مكان
	بن عكنون	بابا حسن		

108 109 110 111 112 113 114 115 116	الأبيار حيدرة الميناء المطار 8 ماى 45 المحطة خروبة بن عمر المستشفى العسكرى 8 ماي 45 المحطة خروبة الحراش المحطة خروبة مـ ـ ـلـ ـ ـ ـغـ ـى رويبة عين الطاية	- - 1521 مكان - - 800 مكان 6616 مكان 104 مكان - - 2334 مكان	■ غير مزود 1800 مكان ■ غير مزود 875 مكان 5713 مكان ■ غير مزود ■ غير مزود 2387 مكان

القـراءة الأولـية الـتي نستخرجها من هذا الجدول هو العدد الهائل من الخطوط الغير مزودة بالحافلات يصل عددها الإجمالي إلى 36 خط في يوم أسبوعي و 39 خط يوم عطلة أو نهاية أسبوع توفر الأماكن في شبكة نقل المؤسسة العمومية تختلف من خط لأخر و تختلف من يوم أسبوعي ليوم عطلة .

الخـط المزود بعدد هائل من الأماكن يوميا هو الخط رقم 114 الرابط بين 8 ماي 45 و المحطـة البرية بالخروبة حيث توفر 6616 مكان في يوم أسبوعي و 5713 مكان يوم عطلة الخط الأقـل تزويدا بالأماكن هو الخط 22 الرابط بين الحراش و الصنوبر البحري حيث تتوفر فيه 34 مكان يوم أسبوعي و 325 مكان يوم عطلة.

هـذا الإختلاف بين اليوم الأسبوعي و يوم عطلة سببه هو أن الطلب في هذا الخط الصنوبر البحري أين يوجـد قصـر المعارض يكون الطلب للنقل أكثر و بسبب نقص الازدحام في هذه الطريق يوم عطلة يزداد عدد الدورات للحافلة إذا يزداد حجم المقاعد المفتوحة أو المتوفرة .

لأن توفير المقاعد أيضا مرتبط بازدحام و اكتظاظ السيارات على مستوى الطرقات و هذا في الأيام الأسبوعية حيث طريق ذات كثافة السيارات تقلل من عدد الدورات للحافلات على هذه الطـرق و تقلـيل مـن عـدد الدورات يعني تقليل من عدد المقاعد المتوفرة. الأهم ليس في عدد الحـافلات الموجهـة للتنقل في خط ما و إنما الأهم هو توفير الشروط الخارجية الأخرى التي تؤثر إيجابا أو سلبا في فعالية مؤسسة النقل العمومي أو النقل بصفة عامة.

الجدول رقم 13: معدل الوقت المستغرق في بعض الخطوط و معدل السرعة بين الساعة الرابعة و الثامنة مساءا

رقم الخط	الخط	المسافة ذهاب و إياب	المدة النظرية	المعدل	المدة القصوى	المدة الدنيا	معدل السرعة
1	أول ماي الحراش	20 كلم	14 د	22 د	55 د	8 د	11.8 كلم/ساعة
2	ساحة أول ماي 45	12.20كلم	11 د	24 د	45 د	10 د	11.3 كلم/ساعة
3	العناصر	23.12 كلم	25 د	34 د	59 د	19 د	15.6كلم/ساعة
4	ساحة 8 ماي 45 بن	14.12 كلم	30 د	24 د	45 د	12 د	9.5 كلم/ساعة
12	عمر	34 كلم	20 د	22 د	50 د	12 د	26.2 كلم/ساعة
14	ساحة أول ماي بن عمر	8.20 كلم	13 د	30 د	50 د	10 د	19.2 كلم/ساعة
15	ساحة 8 ماي 45 عين	12.64 كلم	17 د	27 د	53 د	9 د	15.1 كلم/ساعة
16	البنيان	11.60 كلم	9 د	20 د	30 د	8 د	13.9 كلم/ساعة
18	ساحة أول ماي بئرمرادرايس	20.50 كلم	21 د	34 د	60 د	20 د	16.7 كلم/ساعة
26	البريد المركزي أول ماي	18.50 كلم	13 د	30 د	60 د	12 د	14.8 كلم/ساعة
31	ساحة أول ماي المدنية	11 كلم	7 د	17 د	45 د	8 د	13.8 كلم/ساعة
32	باش جراح أول ماي/بن عمر	9.95 كلم	7 د	12 د	31 د	5 د	13.5كلم/ساعة
35	أول ماي باش جراح	10.80 كلم	10 د	18 د	35 د	10 د	13 كلم/ساعة
36	أودان حيدرة	10.64 كلم	4 د	8 د	25 د	3 د	11.4 كلم/ساعة
51	أودان المدنية	20.92 كلم	12 د	30 د	60 د	10 د	15.8 كلم/ساعة
54	أودان ديار السعادة	8.40 كلم	15 د	17 د	47 د	4 د	12.8 كلم/ساعة
65	باسطة علي قصر الشعب	3.60 كلم	8 د	9 د	15 د	6 د	15.2 كلم/ساعة
66	ساحة الشهداء بوزريعة	17 كلم	25 د	20 د	57 د	10 د	14.7 كلم/ساعة
72	أودان	48 كلم	26 د	27 د	75 د	14 د	23 كلم/ساعة
	المرادية						
	أول ماي ديار المحصول						
	أول ماي باش جراح						
	شساحة 8 ماي 45						
	رويبة						

المصدر: ميترو الجزائر 2000EMA

مـا يلفت انتباهنا في هذا الجدول هو معدل الوقت المستغرق في خط ما هذا الوقت يصل إلى 34 دقـيقة على الخط الأطول و 8 دقائق على الخط الأقصر ليس في الطول و لكن في الوقت المستغرق

فـيما يخص الوقت الأقصى المستغرق فهو يصل أحيانا إلى أوقات مدهشة تستغرقها الحافلة على محورها فهذا الوقت يصل أحيانا إلى 75 دقيقة خاصة عندما يكون الخط مسدود بحاجز ما إما الازدحام الكثيف أشغال على الطريق أو حادث خطير....

هذا الوقت من المستطاع تحقيقه في مدة أدنى و هي 12 دقيقة و هذا عندما يكون الخط و حرا و خالي من الازدحام و هذا في الأوقات الجوفاء[25] أو في يوم عطلة .

[25] الأوقات الجوفاء= heures creuses

هذه الأوقات الثلاث التي يبينها لنا الجـدول مرتبطة ارتباطا وثيقا بنوعية و حالة الطريق الذي يوجد عليه الخط .

أمـا فـيما يخص معدل السرعة الذي تحققه الحافلات فهو يترواح بين 9 كلم في الساعة السـرعة الدنـيا إلى غاية 23 كلم /سا القصوى الإختلاف يكمن بالنسبة للخطوط التي تكون فـيها السـرعة منخفضـة ، تبقى موجودة و مركزة داخل المدينة هذه الخطوط معروفة بازدحام السيارات /القبة (بن عمر) أين السرعة تقدر ب 9.5 كلم/سا و بمعدل وقت يصل إلى 45 دقيقة في سـاعات الازدحام الكثيف نستطيع تحقيق وقت أدنى بكثير و لكن عندما يكون الطريق خاليا من العقبات و الحواجز و هذا الوقت الأدنى يصل إلى 12 دقيقة علما أن الخط طوله 7.6 كلم.

أمـا السرعة الكبيرة فهي تحقق في الخطوط الموجودة على الطرق السريعة بعيدا عن وسط المديـنة عـلى سبيل المثال الخط رقم 72 الذي يربط ساحة 8 ماي 45 بمدينة الرويبة تمر بالطريق السـريع الوطني رقم 5 معدل السرعة هو 23 كلم في الساعة غير أن السرعة في الطريق السريع هي 80 كلم/سا و عندما تكون الطريق خالية من الحواجز فالمدة المخصصة هي 14 د و قد تصل هـذه المـدة 75 د في حالة الازدحام الكثيف وأحيانا الوقت الضائع في المحطات عند نزول أو صعود المسافرين.

إنطلاقا من هذين الجدولين السابقين قمنا بإنجاز جدول نوضح فيه المدة المستغرقة في خط ما و هذا حسب الجدول التالي:

الجدول رقم 14 : معدل المدة المستغرقة في التنقل :

مدة / أيام	القصوى			المتوسطة			الدنيا		
	مسافة	انتظار	المجموع	مسافة	انتظار	المجموع	مسافة	انتظار	المجموع
يوم أسبوعي	2 سا 30 د	3 سا 57د	6 سا 27د	38 د	2 سا 07د	2 سا 45د	12/	58/	1 سا 10د
يوم عطلة	12/	5 سا 47د	5 سا 49د	12/	3 سا 30د	3 سا 48د	12/	46 /	1 سا

المصدر :إنجاز شخصي

القســاوة التي يواجهها المواطن يوميا في تنقلاته واضحة جدا حسب هذا الجدول المواطن يســتطيع استغراق 6 ساعات و نصف في تنقله في يوم أسبوعي و 5 ساعات يوم عطلة هذا فيما يخص أقصى مدة.

المــدة الدنــيا في ساعة واحدة نفس الشيء من يوم أسبوعي و يوم عطلة زيادة على مدة المسافة هناك المدة التي يقضيها المواطن إما في العمل إما في الدراسة ما يؤدي إلى إستغراق مدة 15 ســاعة خــارج عن أهله يوميا دون التكلم عن عواقب هذا الوقت على الصحة البدنية أو العقلية للمواطن حيث لم يكون له الوقت للترفيه أو حتى لاستعادة قواه .

النتيجة الممكن إستنتاجها من الجدول أن النقل المعروض من طرف المؤسسة العمومية غير كــافي لتغطية كل الطلبات و هدا راجع إلى هذا الوقت الضائع في المحطات وفي الحافلات المكتظة بالمســافرين أي بصــفة عامة فالنقل الذي توفره المؤسسة العمومية للنقل لا يوفر معه أدنى شروط الراحة.

الجدول رقم 15 : مجموع المسافرين المنقولين يوميا من طرف المؤسسة العمومية الوحدة : مسافر

يوم عطلة	يوم أسبوعي	القطاعات
26300	40622.43	قطاع1
21000	34976.25	قطاع 2
20312.92	29776.25	قطاع 3
8300	17405.23	قطاع 4
4730	8826.46	قطاع 5
8663	16957.48	قطاع 6
2935	5273.70	قطاع 7
91640.92	153837.80	مجموع القطاعات
1454.33	7667.40	الحافلات المضافة
93095.25	161505.20	مجموع الشبكة
300	3323.06	العربات الهوائية المدنية
370	886.65	بولوغين
2500	4619.10	رياض الفتح
654	1189.35	قصر الثقافة
3824	4512.41	مجموع العربة الهوائية
0.00	0.00	مصعد صانكريد
500	889.04	مصعد بورسعيد
630.75	1303.88	الدرج الميكانيكي
1130.75	2192.93	مجموع المصاعد و الدرج
4954.75	6705.34	مجموع النقل الثابت
98050	168210.53	مجموع المواطنيين
1104.05	708443	نقل العمال
0.00	34929.41	نقل الطلبة
99154.05	210224.38	المجموع العام

المصدر : ETUSA 1998

هـذا الجـدول يوضـح لنا كل التوضـيح الـتوازن الموجـود في الـنقل الحضري للمسـافرين في العاصمة حيث يختلف عدد الأشخاص المنقولين من قطاع لآخر القطاع الأول هو الـذي يحـتل الأغلبـية في عدد الأشخاص المنقولين حيث بلغ عددهم 40622.43 شخص يوم أسـبوعي مقـابل القطـاع السابع الذي ينقل أقلية المسافرين عددهم 2335 مسافر هناك أيضا إخـتلافا في عدد الأشخاص المقولين بين يوم أسبوعي و يوم عطلة (FERIE) حيث المموع العام للأشـخاص المنقولين اليوم الأسبوعي هو 210224.38 شخص و في يوم عطلة هذا العدد يبلغ 99154.05 مسافر هذا يعود لنقص الطلب في يوم العطلة و نقص في الحركة و التنقل، رغم من زيـادة الأماكن المعروضة وهذا سبب زيادة عدد الدورات نتيجة انعدام الازدحام و الاكتظاظ في الطرق .

3- العلاقة بين العرض و عدد المنقولين:

الجدول التالي يبين لنا كيف تتم عملية العرض و الطلب في النقل الحضري في مدينة الجزائر

هـناك تناقض فيما يخص عملية العرض و الطلب في يوم أسبوعي أين يزداد الطلب فعرض المؤسسـة العمومية ينقص و تنقص عدد الدورات لكل حافلة على سبيل المثال القطاع 1 يوفر عدد المقـاعد 50778.03 مقعـد في يوم أسبوعي و في يوم عطلة يوفر 56129.11 مقعد هذا مقابل عدد المسافرين المنقولين 40622.43 يوم أسبوعي و 26300 شخص يوم عطلة معناه نسبة

46.86 % من مجموع المقاعد المعروضة يوم عطلة.

نسـبة تغطية المؤسسة العمومية لعدد الطلب للتنقل هو 13 %شيء ضعيف جدا إذ كانت المؤسسة العمومية تستغل كل إمكانيتها 100 % فقد تكون نسبة التغطية تساوي 15.47 % هذه النسبة تبقى ضئيلة جدا لأن المؤسسة لا تغطي إلا أقل من ربع مجموع طلب النقل .

نسـتنتج أنـه بالرغم من ضخامة أسطول المؤسسة العمومية للنقل إلا و أن مرد وديتها مرتـبط بعناصـر أخرى خارجية تؤثر في مردودية وسائل النقل التي لا تكفي لوحدها لتوفير نقل حضري فعال.

الجدول رقم 16 : مقارنة بين عدد الأماكن المعروضة و عدد الأشخاص المنقولين

القطاعات	المقاعد المعروضة		الأشخاص المنقولين		الإختلاف	
	يوم أسبوعي	يوم عطلة	يوم أسبوعي	يوم عطلة	يوم أسبوعي %	يوم عطلة %
قطاع1	50778.03	56129.11	40622.43	26300	%80.01	46.86 %
قطاع 2	43723.31	42813.57	34976.25	21000	% 79.99	49.05 %
قطاع 3	37220.31	40544.64	29776.25	20312.92	% 80.05	50.10 %
قطاع 4	21756.54	20662.50	17405.23	8300	% 79.99	40.16 %
قطاع 5	11033.07	21755.36	8826.46	4730	% 80.03	21.75 %
قطاع 6	21196.85	29428.57	16957.48	8663	% 80	% 9.44
قطاع 7	6592.13	11732.14	5273.70	2335	% 79.99	% 9.90
مجموع القطاعات	192297.24	223065	153837.80	91640.92	% 80.04	% 1.09
الحافلات المدمجة	9584.25	2170.64	7667.40	1454.33	% 80	% 67
مجموع الشبكة	201881.50	225236.54	161505.20	93095.25	% 80	41.34 %
العربات الهوائية المدنية	3888.44	1437.81	3323.06	300	% 85.46	20.86 %
بولوغين	2896.59	1120.31	886.65	370	% 30.61	33.03 %
رياض الفتح	6572.42	2349.38	4619.10	2300	% 70.29	97.90 %
قصر الثقافة	3080.41	1168.44	1189.35	854	% 38.61	73.09 %
مجموع العربة الهوائية	16437.87	6075.94	4512.41	3824	% 27.62	62.94 %
مصعد صانكريد	0.00	0.00	0.00	0.00	% 0.00	%100
مصعد الميناء	889.04	889.04	889.04	500	% 100	52.24 %
الدرج الميكانيكي	1303.88	1292.93	1303.88	630.75	% 100	48.78 %

مجموع المصاعد و الدرج	2192.93	2181.29	2192.93	1130.75	% 100	51.84 %
مجموع النقل الثابت*	1830.80	8257.22	6705.34	4954.75	% 36	60.01 %
مجموع المسافرين	220512.30	233493.76	168210.53	98050	% 76.29	% 42
نقل الطلبة	43661.76	0.00	34929.41	0.00	% 80	%0.00
نقل العمال	14168.87	2208.11	7084.43	1104.05	% 80	% 50
المجموع العام	278342.9	235701.87	210224.3	99154.05	% 75.53	42.07 %

* النقل الثابت = TRANSPORT FIXE المصدر: ETUSA 2000

حسـب الجدول فإن المؤسسة العمومية لا تستغل كل قدراتا فإنا تستغل 75.53% من مجموع المقاعد المعروضة يوم أسبوعي و 42.07 % من مجموع مقاعدها المعروضة يوم عطلة إذن فتسـجل المؤسسة عدم الاستفادة من 24.47 % من مقاعدها يوم أسبوعي و 57.93 % (أي أكـثر مـن النصف) من مجموع مقاعدها المعروضة يوم عطلة الشيء الذي يساوي ماليا كما يبينه الجدول التالي :

الجدول رقم 17: المدخول اليومي حسب العرض و الأشخاص المنقولين

	المقاعد المعروضة		الأشخاص المنقولين		الإختلاف	
	يوم أسبوعي	يوم عطلة	يوم أسبوعي	يوم عطلة	يوم أسبوعي	يوم عطلة
عدد المقاعد	278342.92	235701.87	120224.38	99154.05	68118.54	136547.82
المدخـول بالديـنار الجزائري	46037.92	38985.05	34771.12	16400.08	11266.80	22585.01

المصدر: ETUSA 1998

هـذا الجدول يعرض علينا عدد الأماكن الغير مستغلة و الغير مستفاد منها ماليا من طرف المؤسسـة العمومية هذا العدد يصل إلى 136547.88 مقعد في يوم عطلة و إلى 68118.54 مقعـد في يوم أسبوعي هذا العدد يساوي ماليا 11266.80 دينار يوم أسبوعي و 22585.07 يوم عطلة .

يعـني عجـز مـالي يصل إلى 677550 دينار في الشهر و 405604 دينار سنوي هذا الشيء ضخم خاصة و أن المؤسسة تعرف مشاكل مالية خطيرة رغم من رفع المداخل بصفة عامة و في القطاعـات 1و2و3 فإن المؤسسة تسجل انخفاضا ملحوظا في الجدول هذا يعود إلى التخلي عن زبون هام في ميدان النقل ألا و هو نقل الطلبة الذي تخلت عنه المؤسسة و هذا الزبون كان يدخل للمؤسسـة 7 مليار سنتيم سنويا إلى غاية 97 حيث تخلت المؤسسة عنه و أصبح لديها عجز مالي فادح خاصة في شراء قطع الغيار -و شراء حافلات جديدة ....إلخ .

الجدول رقم 18 : المداخيل حسب القطاعات سنويا

القطاعات	سنة 1996 (دج)	سنة 2000 دج	الفرق %
قطاع 1	30372847.00 دج	33000000.00 دج	%10 +
قطاع 2	35500000.00 دج	39040805.00دج	%11 +
قطاع 3	2900000.00 دج	3540000.00 دج	%12.20 +
قطاع 4	2000000.00 دج	2200000.00 دج	%10 +
قطاع 5	21000000.00 دج	24300000.00 دج	%11 +
قطاع 6 و 7	16000000.00 دج	21000000.00 دج	%8 +
مجموع سنويا	151962847.00 دج	207740805.50 دج	%5 +
المشاركات	17500000.00 دج	14000000.00 دج	%6 -
مجموع سنويا	169462847.00 دج	221740805.50 دج	% 5.6+
نقل العمال	169048495.00 دج	169950000.00 دج	%1 +
نقل الطلبة	77120127.00 دج	0.00 دج	% 100-
أخرى	894375.00 دج	1120000.00دج	%29 +
المموع العام	424570000.00 دج	239850000.00 دج	%56 -

المصدر: ETUSA2000

هـذا الجـدول يوضح لنا ثقل الطلبة في ميزانية المؤسسة العمومية حسب هذا الجدول لم نسـجل إلا نقـص في المشاركات ب 6 % و في نقل الطلبة 100% أما باقي القطاعات فسجلنا الـزيادة و لكـن في المموع العام كان النقص هام جدا و هو 56 % هذا سبب ترك قطاع الطلبة الذي يقدر مدخوله السنوي ب 7.7 مليار سنتيم .

مـن أجـل وضع ناية هذا العجز المالي و عدم استغلال 33 % من إمكانيتها يجب على المؤسسـة التأقـلم مع المعطيات الاقتصادية الاجتماعية الجديدة للبلاد و أن تقوم بتغيرات عميقة ضـرورية لتضـمن لها البقاء في الميدان و لكي تبقى تحتل المكان الرئيسي في نقل العاصميين الذي كانت تحتله منذ الاستقلال .

من أجل ضمان بقاءها و مكانتها يجب على المؤسسة إتخاذ إجراءات إستراتيجية خاصة في الميادين التالية:

1: الموارد البشرية:

تتمثل خاصة في إعادة النظر إلى العدد الضخم للعامل الموجود في المؤسسة و هذا من أجل التحكم في التسديد و الاستغلال و هذا بإجراءات في التكوين.

نظرا لعدد العمال الذي يتجاوز وسائل الاستغلال بكثير حيث نسبة العمال لكل حافلة هو 12 عـامل أي تقسيم مدخول الحافلة على 12 عامل زيادة على المصاريف الأخرى كالتصليح - البـ ين إلخ....

2. الموارد المالية:

تتمثل في :

1- رفع المداخل و هذا برفع أسعار النقل بنسبة 70 %

2- تقوية عمليات المراقبة

3- إعادة النظر في طريقة جمع الأموال

4- زيادة في المداخيل و هذا بتقوية انقل الأجرة (TRANSPORT LOCATIF)

5- إقامة عقود مع البنوك

6- وسائل الاستغلال

هذا يتطلب مايلي :

1- التحصل على 100 حافلة سنويا

2- إنجاز مشاريع جديدة

3- إنجاز وحدة للصيانة المتعمقة [26]

تلــك هي العمليات و الإجراءات التي اتخذها مسيري المؤسسة من أجل البقاء و استرجاع مكانتها كالناقل الرئيسي في العاصمة.

إلى جانــب هذه المؤسسة العمومية هناك مؤسسة عمومية هامة تضمن النقل في العاصمة و للاخـتلاف هــو أن هذه الأخيرة النقل تتم في اتجاه و في ميدان خاص و هذه المؤسسة هي SNTF الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التي سنرى مدى مشاركتها في النقل العاصميين.

---

[26] UNITE DE MAINTENANCE APPROFONDIE

2 - الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية SNTF [27]

شـبكة السكة الحديدية الجزائرية يعود إلى إنشاءها بداية القرن العشرين عندما إشترت السـلطة الإستعمارية الشركة الفرنسية الجزائرية حيث وكلت إدارتا لمديرية السكك الحديدية و كانت هذه المديرية جنين الشركة الحالية .

أول برنامج لإنجاز السكة الحديدية كان مهيأ سنة 1857 حيث الخط الأول بين الجزائر و البلـيدة لا يبدأ في العمل إلا سنة 1871 و كان الإنجاز صعبا نظرا للتضاريس الصعبة التي تميز بـها المدينة.

"نظـرا للتضاريس الصعب و وجود هضبة بوزريعة في غرب المدينة إنجاز سكة حديدية في إتجاه وهران يجب أن تدور حول شرق المدينة لتأخذ الإتجاه الغربي" [28]

إلى غاية سنة 1976 كانت السكة الحديدية الجزائرية (SNCFA)ثم انقسمت هذه الأخيرة إلى وحدات و هي كالتالي :

SIF وحدة مكلفة بوسائل السكة الحديدية .

SNERIF وحدة للدراسة و البحث في وسائل النقل بالسكة الحديدية.

SNTF وحـدة مكلفة بالنقل فقط و هي التسمية الرسمية حاليا للمؤسسة التي أخذت هذه التسمية منذ سنة 1976 تحت المرسوم القانوني [29]

هـذه المؤسسة تستخدم حاليا 14000 عامل و شبكة سكك حديدية طولها 4219 كلم 3138 كـلم خـط عـادي و الـباقي ينقسم بين خطوط مكهربة و خطوط مزدوجة خط شمالي : عنابة ،قسنطينة ،العاصمة،وهران،تلمسان.

---

27 société nationale du transport ferroviaire

28 ترجمتنا الخاصة من كتاب : (KAMEL) : HARROUCH : les transports urbains dans l'agglomération d'Alger P20 ED l'harmattan paris 1987

29 مرسوم رقم 28.76 لسنة 25.03.1975

خـــط شمــــالي أخـــر: نحــــو
سكيكدة،بجاية،مستغانم،أرزيو،غزوات،جيجل،قالمة،عين تيموشنت، تيزي وزو.

خط منجمي شرقي: عنابة ،جبل ألونك(الونزة،بوخدرة)

خطوط مدخلة PÉNÉTRANTES :
القونزي،توقرت،بليدة،جلفة،غليزان،تيارت،محمدية،بشار

تـتكون شـبكة السكة الحديدية من 214 محطة رئيسية و 208 محطة ثانوية و 3600 جســر،و 132 نفق أكثر من 10 أمتار طول خطي ، و يتكون أسطول المؤسسة من 231 قطار و 516 سيارة مسافرين و 11671 عربة و 6 مستودعات للعربات و 5 مستودعات للصيانة .

هـذه المؤسســة لـنقل بالسكة الحديدية كباقي المؤسسات الأخرى للنقل خاضعة لنفس الشـروط الاقتصادية حيث انتقلت من (مؤسسة عمومية ،صناعية و تجارية) EPIC لتصبح حاليا شـركة ذات أسهم SPA هذا القرار جمد- من طرف النقابيين الذين يعرفون أن مد خولهم خارج عن المداخيل التي يحققونا " عملهم هو الذي ينعش المناطق الصناعية ،الجامعات ،مركب الحجار و مناجم الونك و الونزة و مناطق بأكملها خاضعة لقاطرات البـ ين "[30]

عـندما تنسحب الدولة يجب عليها أن تضمن وسائل لتغير ثقافة التسيير زيادة إلى توسيع الشـبكة و تكويــن الموارد البشرية و تطلعها على التقنيات الجديدة للنقل بالسكة الحديدية أنظمة التسيير الجديدة للتماشي مع التغيير الإقتصادي الذي تعرفه البلاد.

أ- توفير النقل على شبكة السكة الحديدية في مدينة الجزائر:

المســاحة الـتي تغطيها شبكة السكة الحديدية في الجزائر العاصمة ضئيلة جدا أمام كثافة الحركة و التنقل في هذه الأخيرة.

[30] ترجمتنا الخاصة من (AHMED) BENGUETTAF : TRANSPORT FERROVIAIRE UNE MORT PROGRAMME IN EL WATAN P5 DU 20.00.1999

موضــع الســكة الحديديــة (كما توضحه الخــريطة) تعطــي الخــط الــتالي : الجزائــر المركــزية،أغا،بلكور ،حسين داي ،الحراش في هذه المحطة ينقسم الخط إلى خطين خط يأخذ الإتجاه الشرقي و خط يأخذ الإتجاه الغربي.

الجدول رقم 19 : الشبكة الحضرية للسكة الحديدية :

الخطوط	المسافة	عدد المحطات		عــــدد العربات	السعة	المقــاعد المتوفرة	الأشخاص المنقولين
		الرئيسية	الثانوية				
الجزائــر المحطة بئر التوتة	26	07	02	34	200	1600	29901
المحطة المركزية رغاية	31	09	03	72	200	2000	33524

المصدر 2000SNTF

هذا الجدول يوضح لنا المساحة التي تغطيها شركة السكة الحديدية لولاية الجزائر تصل إلى غايــة مديــنة رغاية شرقا و إلى بئر توتة غربا الشيء الخاص بــهذين الاتجاهين أنهما مزودين بكل أنواع النقل البري لأنهما موجودين على الطرق السريعة الشرقية و الغربية

الخدمات المقدمة:

الخــط الرئيســي الذي تضمنه شركة السكة الحديدية هو الخط الرابط بين محطة الجزائر الوسطى و محطة الحراش .

النقل يوفره قطارات الخطوط الكبرى :وهران،و قسنطينة و القطارات الجهوية كالبليدة و تيزي وزو، هذا تترتب عنه عواقب وخيمة خاصة في عدد عبور القطار في اليوم.

حاليا توفر النقل لدى شركة الشبكة الحديدية ،ضعيفة خاصة الشبكة الحضرية .

الجدول رقم 20: عدد القطارات يوميا حسب الإتجاه:

المحطات	عدد القطارات	اتجاهات
الجزائر الوسطى	**36**	**14 ذهاب خطوط كبرى**
آغا	**12**	
حسين داي	**12**	
الحراش	**34**	**12 محطة خطوط كبرى**
جسر قسنطينة	**3**	
بابا علي	**8**	**محطة واحدة خطوط كبرى**
بئر توتة	**3**	
باب الزوار	**9**	
الرويبة	**5**	
رويبة (SONACOME)	**1**	
بومرداس	**5**	
الثنية	**13**	**8 محطات خطوط كبرى**

المصدر SNTF 2000

الجدول رقم 21 :خطوط الضواحي (مع اتجاهات شبه حضرية):

الخطوط	عدد القطارات
الجزائر ——— البليدة	3 في اليوم
الجزائر ——— العفرون	3 في اليوم
الجزائر ——— خميس الخشنة	1 في اليوم
الجزائر ——— الثنية	1 في اليوم
الجزائر ——— تيزي وزو	1 في اليوم
الجزائر ——— باب الزوار(الجامعة)	3 في اليوم
الجزائر ——— **الرويبة (SNVI)**	1 في اليوم

بصفة عامة فإن توفير النقل بالسكة الحديدية في العاصمة ضعيف جدا

مدة الخدمة تبتدئ على الساعة 5.30 صباحا إلى غاية 19.30 و هذا في اتجاه وسط المدينة نحو الضواحي و من 6.30 صباحا إلى غاية الثامنة مساءا في اتجاه الضواحي نحو وسط المدينة

السعة التي يوفرها كل قطار متعلقة بالاتجاه حيث تبلغ السعة ما بين 1130 إلى 1930 مسافر ماعدا قطار الجزائر العاصمة -و الثنية الذي له سعة محددة جدا تبلغ 300 مسافر لكل قطار.

على خط الجزائر – الحراش نسجل 13 ذهاب (5 منها للخطوط الكبرى) أي معدل 3 دورات في الساعة.

على خط الجزائر الوسطى – حسين داي نسجل 4 دورات أي دورة واحدة في كل الساعة.

الغريب هو أنه رغم من انعدام الازدحام و بالرغم من الحركة الحرة في السكك الحديدية الدورات ليست منتظمة حيث تسجل تأخيرات يوميا و لم يعلم عنها المواطن حيث يتحمل هذه المشاكل دون أي احتجاج.

الجدول رقم 22 : مقارنة زمنية بين القطار و النقل البري:

المحطات	السكة الحديدية	الوسائل البرية
باب الواد	0/ دقيقة	0/ دقيقة
آغا	4/ دقيقة	10/ دقيقة
بلكور	7/ دقيقة	40/ دقيقة
حسين داي	11/ دقيقة	60/ دقيقة
الحراش	17/ دقيقة	65/ دقيقة
واد السمار	23/ دقيقة	80/ دقيقة
الدار البيضاء	28/ دقيقة	40/ دقيقة
رويبة - رغاية	37/ دقيقة	30/ دقيقة

المصدر sntf 2000

فـيما يخـص الزمن المستغرق في المسـافات فإن القطار يتجاوز بكثير النقل البري هذا الشـيء طبـيعي لأن في الـنقل البري العنصر الزمني يستجيب للحالة التي يوجد فيها الطرقات إزدحـام أو حرة أما القطار فالطريق يمكن أن توجد فيه آية عقبة إلا إذا كان هناك عطل أو حادث تطوير هذا النوع من النقل (على المساحة الخاصة) ضروري جدا لسرعته و حركته السهلة.

الجدول رقم 23 : قياس السرعة و مقارنتها بين النقل البري و النقل على السكة الحديدية

الإتجاه		المسافة بـ كلم	السرعة في الساعة SNTF	السرعة في الساعة النقل البري
الجزائر ———	حسين داي	11 كلم	33 كلم في الساعة	11.8 كلم في الساعة
الجزائر ———	الحراش	15 كلم	40 كلم في الساعة	11.3 كلم في الساعة
الجزائر ———	الروبية	32 كلم	49 كلم في الساعة	23 كلم في الساعة
الجزائر ———	جسر قسنطينة	19 كلم	47 كلم في الساعة	20 كلم في الساعة
الجزائر ———	الثنية	65 كلم	50 كلم في الساعة	//

هـذا الجدول يؤكد و يبرر سهولة و سرعة النقل على السكة الحديدية خاصة في الخطوط الموجـودة داخـل المدينة كخطي الجزائر -حسين داي و الجزائر و الحراش حيث في هذين الخطين السـكة الحديديـة تصـل سرعتها إلى 33 كلم في الساعة و 40 كلم في الساعة أما النقل البري فالسرعة هي 11.8 كلم و 11.3 كلم في الساعة هذا الاختلاف يتجاوز نسبة 50 %

و لكن بالرغم من سهولة و سرعة النقل عن طريق السكة الحديدية إلا و أن القطارات في بعض الأحيان يسجلون فترة طويلة بين كل دورة تصل أحيانا إلى مدة ساعة.

الوضـعية الأمنية ساعدت[31] على تخلي للجمهور لهذا النوع من النقل و الإعتماد على النقل البري .

[31] في السنوات الأخيرة كانت القطارات مستهدفين من طرف الجماعات الإرهابية حيث سجلت عدة اعتداءات على القطارات خاصة الرابط بين الجزائر و وهران.

" عمـال السكك الحديدية وقفوا و مثلوا الجمهورية بعشرات الموتى دون التخلي عن خدمتهم للجمهور خاصة في خط الموت" الجزائر-الأصنام -وهران " [32]

مـنذ تحولها إلى مؤسسة عمومية اقتصادية و شركة أسهم EPE.SPA اتبعت سياسة تجارية من أجل تعزيز مداخلها كخفض الأسعار ،خلق بطاقة للشباب و مؤخرا هناك إشهار في كل وسائل الإعـلام السـمعية و البصرية و المقروءة حول بطاقة اشتراك سنوية تحتوي على خفض أسعار لا يوجـد مثيل لها في وسائل النقل الأخرى و هذا من أجل استعادة الزبائن الذين هاجروا التنقل عن طريق السكة الحديدية .

رغم من شرائها لوسائل و تجهيزات جديدة إلا و أنا وصلت إلى مرحلة اختناق لأن شبكة السـكك الحديدية بقيت كما كانت من قبل لم تعرف أية تجديد أو توسيع خاصة في العاصمة أين الخـط الوحيد الذي يشارك في نقل العاصمين هو خط الجزائر الوسطى -الحراش و نسبة المشاركة في النقل الإجمالي في مدينة الجزائر هي 15 % و هذا الشيء ضئيل جدا نظرا لضخامة المؤسسة .

[32] ترجمة خاصة من AHMED BENGUETTAF « SNTF " UNE MORT PROGRAMME …. » IN EL WATAN P5 DU 20.06.99

3- الشركة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) :

أسست هذه الشركة تحت المرسوم رقم : 71- 73 بـ 13 نوفمبر 1973 مهمتها الرئيسية هي النقل البري للمسافرين ما بين المدن، في العاصمة تضمن النقل بين المراكز الحضرية و الضواحي (ماحلمة، زرالدة، براقي، برج الكيفان، سيدي فرج، وعين طاية) ومركز العاصمة.

قسط من خطوطها استعادتا الشركة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري للمسافرين (RSTA) آنذاك وهذا في سنة 1981، 1982 وهذه الخطوط هي :

- الجزائر ـ برج الكيفان.
- الجزائر ـ رويبة.
- الجزائر ـ عين طاية.
- الجزائر ـ الحراش.

في سنة 1984 غير هذه الشركة التسمية ،وأصبحت المؤسسة العمومية لنقل المسافرين (EPTVC) الذي أعطى 5 مؤسسات وهي :

EPTV CENTRE = الشركة العمومية لنقل المسافرين في الوسط.

EPTV EST = الشركة العمومية لنقل المسافرين في الشرق.

EPTV Ouest = الشركة العمومية لنقل المسافرين في الغرب.

EPTV Sud Est = الشركة العمومية لنقل المسافرين في الجنوب الشرقي.

EPTV Sud Ouest = الشركة العمومية لنقل المسافرين في الجنوب الغربي.

منذ سنة 1989 كانت مؤسسة النقل هذه تسير كمؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي كانت تحتوي على 381 خط.

وخصصـت قسـطا من حضيرتنا للـنقل الحضـري سميـت بــ TRANSUB (النقل الحضـري) هـذه الوحدة مكلفة بضمان النقل في 5 خطوط وجهت لها 45 حافلة وهذا بمعدل 9 حـافلات لكـل خط هذه الخطوط التي تنشط فيها الوحدة كانت قديما خطوط غير حضرية ومع توسـع المديـنة أصبحت خطوط حضرية وهي : برج الكيفان – برافي – سطاوالي – العاشور – زرالـدة. هـذه الوحدة تشتغل نسبة 1.31% من مجموع الخطوط الموجودة في ولاية الجزائر هذا يعـني أن مشاركة وحدة النقل الحضري (TRANSUB) في النقل بولاية الجزائر مشاركة ضئيلة جدا، أمام المؤسسة العمومية RSTA والنقل الخاص الذي سنعرضه من بعد.

4- النقل الخاص

فكـرة خوصصة النقل الحضري أعطت ثمارها منذ اتخاذها في مرسوم رقم 42 – 87 بـ 10 – 02 – 1987، هـذا القانون يشترط من كل مستثمر في النقل على ملك ثلاث حافلات أو على سعة 180 مكان، عكس ما نراه في الميدان حيث نسبة الحافلات لكل مستثمر هو 1.02 لكل واحد كما يتبين لنا في الجدول التالي :

الجدول رقم 24 : عدد الحافلات للمستثمرين الخواص

مالكي :	عددهم	النسبة %
حافلة واحدة	3440	% 98.48
2 إلى 5 حافلات	49	% 1.40
6 إلى 10 حافلات	03	% 0.09
أكثر من 10 حافلات	01	% 0.03
الموع	3493	% 100

المصدر : مديرية النقل لولاية الجزائر.2001

هـذا الجدول يبين لنا أن 98.48% أي الأغلبية الساحقة للناقلين الخواص يملكون حافلة واحـدة فقط و1.40 يملكون بين 2 إلى 5 حافلات، 0.09% من مجموع الناقلين يملكون بين 6 إلى 10 حافلات حيث يبلغ عددهم 3 وأخيرا الذين يملكون أكثر من 10 حافلات هناك مستثمر واحـد يملك أسطولا ضخما نفوذه يغطي كل الولاية وهو الذي يشغل شبكة نقل الطلبة حاليا هذا المستثمر موجود في بلدية رغاية هذه المعلومة الوحيدة التي نعرفها عليه.

الجدول رقم 25 : نوع الحافلات المستعملة عند المستثمرين الخواص.

نوع الحافلة	العدد	النسبة %
السيارات المهزة FOURGONS	2568	%66.20
الحافلات الصغيرة MINI-CARS	643	%16.57
الحافلات الحضرية AUTOBUS	423	%10.90
الحافلات الحضرية الصغيرة	168	%4.33
الحافلات AUTOCARS	77	%2
المموع	3879	%100

المصدر : مديرية النقل لولاية الجزائر.2000

مـن هـذا الجـدول نسـتنتج أن أغلبية المستثمرين الخواص يملكون السيارات المهزة (FOURGONS) بنسبة 66.20% بصفة عامة هذه السيارات المهزة من طراز فرنسي بوجو وضعت للشـباب في إطار مساعدة تشغيل الشباب حيث تقدم لهؤلاء تسهيلات مالية، كالقرض......إلخ، خاصية هذه السيارات أنا ذات حجم صغير وعدد الأشخاص المسموح نقلهم هو 17 شخص هذا يعـني أن توفـر المقاعد في نوع هذه السيارات يصل إلى 111656 مقعد على كل الخطوط التي تنشط فيها السيارات المهزة (الجدول التالي).

في المرتـبة الثانية نجد الحافلات الصغيرة لسعتها 25 مكان تحتل نسبة 16.57% من مجموع أنواع الحـافلات، أما الحافلات الحضرية (Autobus) ذات 100 مكان يملكها الناقل الوحيد الذي يملك أكـثر من 10 حافلات. هذا النوع من الحافلات يمثل نسبة 10.90% من مجموع الحافلات التي يسـتعملها الخواص. الحافلات الحضرية الصغيرة (Minibus) سعتها 22 مكان وتمثل نسبة 4.33% مـن مجموع حظيرة النقل الخاص، أخيرا الحافلات (Autobus) التي تمثل نسبة ضئيلة جدا وهي 2% بعـدد 77 حافلة هذا النوع غير ملائم للنقل الحضري لأنه عموما موجه للنقل الشبه الحضري أو للمسافات الطويلة.

عرض المقاعد يختلف من نوع الحافلات لآخر وهذا لكل نوع عدد المقاعد التي يحتويها كما يبين لنا الجدول التالي.

الجدول رقم 26: عرض المقاعد الإجمالي لكل نوع من الحافلات.

نوع الحافلات	العدد	السعة للوحدة	سعة مجموع الحافلات	النسبة %
السيارات المهزة	2568	17 مقعد	111656 مقعد	%62.90
الحافلات الصغيرة	643	25 مقعد	16075 مقعد	%9.05
الحافلات الحضرية	423	100 مقعد	42300 مقعد	%23.83
الحافلات الحضرية الصغيرة	168	22 مقعد	3696 مقعد	%2.08
الحافلات	77	49 مقعد	3773 مقعد	%2.14
المجموع	3879	-	177500 مقعد	%100

المصدر : وزارة النقل.1999

كما ذكرناه من قبل هذا الجدول يؤكد على أن العرض الأهم لعدد المقاعد نجده عند السيارات المهزة حيث يبلغ 111656 مقعد حيث يحتل هذا النوع من السيارات 62.90% من مجموع المقاعد المتوفرة عند الخواص تتبعه الحافلات الحضرية بعدد مقاعد يصل إلى 42300 مقعد أي 23.83% من مجموع المقاعد المعروضة.

الحافلات الصغيرة تحتل 16075 مقعد أي نسبة 9.05% من مجموع مقاعد الخواص تتبعها الحافلات الحضرية والحافلات بنسبة 2.08% و 2.14% من مجموع المقاعد المعروضة عند الناقلين الخواص الذي يبلغ عددها 177500 مقعد نضاعفها في عدد الدورات والمعدل هو 10 دورات يومية لنتعرف على المقاعد المتوفرة عند الخواص يوميا وهذا ما نجده في الجدول التالي :

الجدول رقم 27 : توفير النقل الإجمالي يوميا وفي كل خط في النقل الخاص وحسب نوع الحافلات.

نوع الحافلات	العدد	السعة الإجمالية	عـــدد الدورات	عـدد المقـاعد المتوفرة يوميا	عدد المقاعد لكل خط (معدل)
السيارات المهزة	2568	111656	10	1116560	3772.16
الحافلات الصغيرة	643	16075	10	160750	543.10
الحافلات الحضرية	423	42300	10	423000	1429.05
الحافلات الحضرية الصغيرة	168	3696	10	36960	124.86
الحافلات	77	3773	10	37730	127.47
المجموع	3879	177500	10	1775000	-

المصدر : مديرية النقل لولاية الجزائر.2000

هذا الجدول يعرض علينا عدد المقاعد التي يوفرها الخواص يوميا في الجزائر العاصمة الذي يـبلغ 1775000 مقعد حيث أغلبية هذه المقاعد تحتلها السيارات المهزة بـ 1116560 مقعد يوميا و 3772.16 مقعد يوفره هذا النوع من السيارات لكل خط.

متبوعة بالحافلات الحضرية التي توفر 1429.05 مقعد في كل خط أما الحافلات الصغيرة فعدد المقاعد التي توفرها في كل خط هي 543.1 مقعد الحافلات توفر 127.47 مقعد لكل خط عـلما بـأن عدد الخطوط التي يستغلها الخواص هو 296 خط من هنا نجد المعدل الإجمالي لتوفر المقاعد في كل خط هو 1199.33 مقعد يوميا.

تغطـية المسـتثمرين الخـواص فيما يخص النقل في ولاية الجزائر هامة جدا بالـمقارنة مع المؤسسـات العمومـية التي تنشط في القطاع، فالمستثمرين الخواص يصلون إلى التوازن بين المداخيل والمصاريف و التحصل على فوائد جيدة.

كمـثال نسـبة تغطية المصاريف و المداخـيل للحافلة خاصة هو نسبة 129% وحافلة عمومية (Etusa) لا يتعدى 14%، اختلاف آخر فيما يخص مصاريف العمال حيث لا تتجاوز 11 % من مجموع المداخيل عند الخواص وتتجاوز 40% من مجموع المداخيل في المؤسسة العمومية هذا ما أدى بالمؤسسات العمومية إلى التدهور شيئا فشيئا.

5- النـــقل بســـيارات الأجرةTAXIS

عـدة مـراحل ميزت تطور هذا النوع من النقل منذ الاستقلال حيث في سنة 1962 حسب المرسـوم رقم 760 بتاريخ 22- 03- 1962 المنشور في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. عرض مخطط النقل الذي يحدد كمية رخصات النقل بالتاكسي لكل ولاية حسب القوانين التالية :

سيارة أجرة واحدة لـ 2000 شخص للبلديات التي لا يتجاوز عدد سكانا 100000 نسمة.

سيارة أجرة واحدة لكل 1500 نسمة للبلديات التي تتجاوز 1000000 نسمة.

في بعـض الأحـيان عندما تستدعي الضرورة ذلك يرفع الوالي هذا العدد بـ 15%، منح أو سحب الرخصة كان من قرار لجان ولائية.

سـيارة أجرة تأخذ كل مسافرين في حدود بلدياتم لا غير والذهاب بم إلى أية نقطة من التراب الوطني.

العـدد الأقصـى للسـيارات الأجـرة مقرر وفق ما تستلزمه البلدية لضمان نقل كافي، حسب الخدمات النقل التي تقدمها الوسائل الأخرى برية كانت أم السكك الحديدية.

في سـنة 1974 خلق تجمع ثاني لسيارات الأجرة وكلت لقدماء المجاهدين وهي سيارات مجهـزة بجهـاز إرسال (Radio) الشيء الذي يزيد من فعاليتها، كانت ولاية الجزائر آنذاك مزودة وكانت السيارات الأجرة متوفرة، بالرغم من الأسعار المعمول با من طرف هذه التعاونية وبسعر (0.75 دينار للكيلومتر الواحد) وكان العمل في هذه التعاونية بفرق تعمل كل واحدة7 ساعات

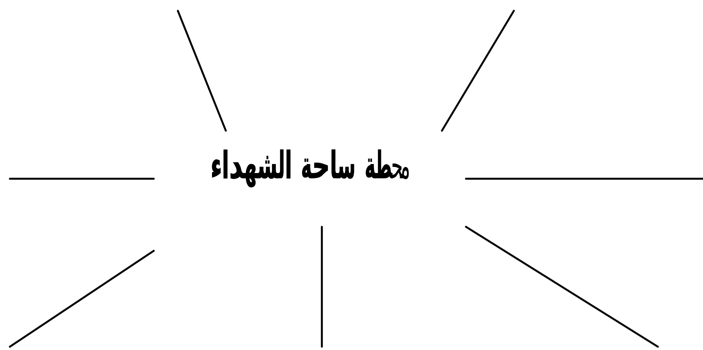
إلى غايـة عـام 1982 مجموعتين كانت تضمن خدمة النقل في العاصمة بحضيرة مجموعها 2000 سـيارة ولكن يبقى هذا العدد غير كافي عدد السكان المدينة أكثر من 2 مليون نسمة وفي ناية 1983 انحلت التعاونية لعدة أسباب ولعدة صراعات عمل مع الولاية.

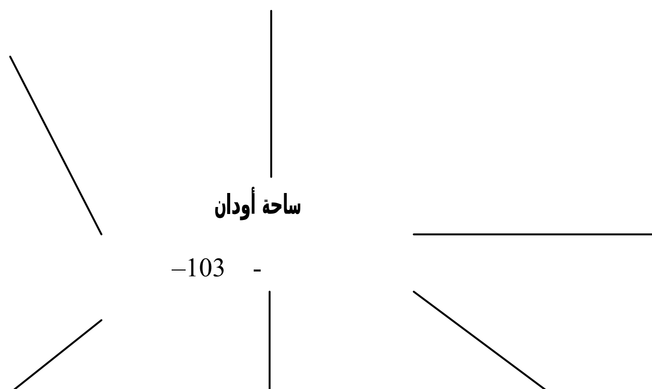
هذا الانحلال كانت له عواقب وخيمة خاصة على مستعملي هذا النوع من النقل.

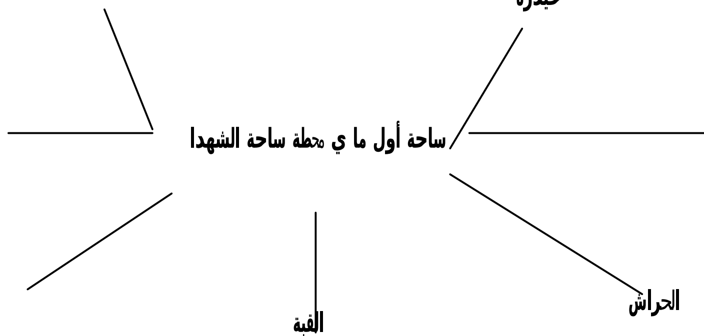
في هــذه الســنوات الأخيرة تضاخم عدد السيارات ولكن لم تستجيب لكل الطلبات وهذا لعدم وجود نصوص قانونية تسير هذا النوع من النقل.

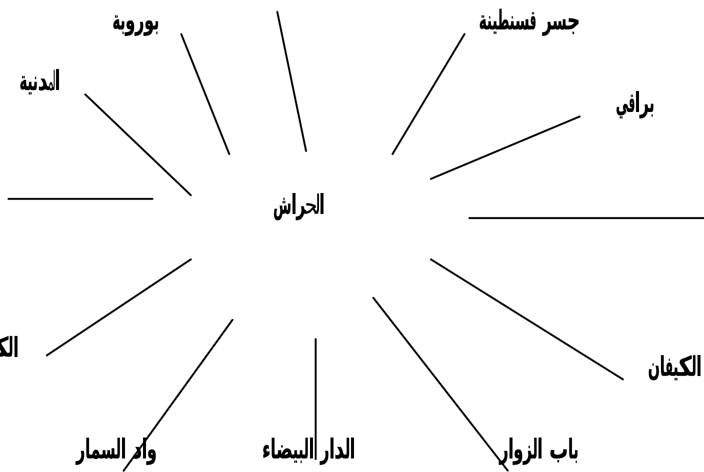
توزيــع الســيارات يكون وفق كثافة الطلب المتمركز طول الشوارع الكبرى، وسيارات الأجــرة كانــت لها الحرية التامة في ممارسة نشاطها بعيدا عن كل قانون، فسائقي هذه السيارات يخــتارون الخطوط ذات الدخل العالي أما الطرق ذات الاكتظاظ الكثيف للسيارات فتتركها بدون ســيارة أجــرة ويــبقى الطلب فيها يتجاوز بكثير العرض لتفادي هذه المشكلة ومن أجل توزيع متســاوي للســيارات الأجرة عبر كل الأحياء، قررت السلطة في سنة 1995 فرض على طالبي رخصــة ســيارة أجرة نوعية جديدة للعمل بسيارة أجرة أي ما يسمى "النقل الجماعي الحضري" طريقة للسلطة لفرض اتجاهات مختلفة على طالبي رخص سيارة أجرة وحددت السعر بـ 20 دينار جزائري.

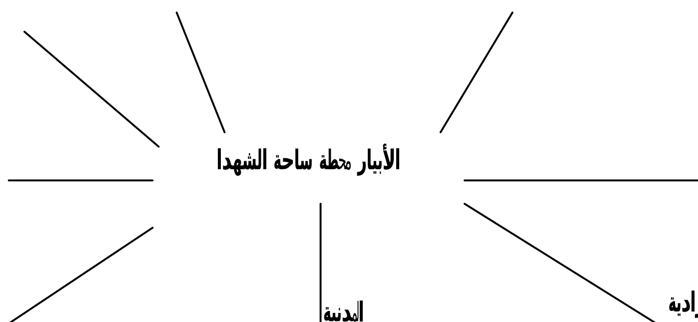
مختلف شبكات هذا النقل الجماعي محددة كما يلي :






الأبيار
حيدرة
باب الواد
ساحة أول ما ي محطة ساحة الشهدا
المرادية
المدنية
الحراش
القبة


باش جراح
بوروبة
جسر قسنطينة
المدنية
برافي
عين النعجة
الحراش
درقانة
الكاليتوس
برج الكيفان
واد السمار
الدار البيضاء
باب الزوار



بـ ـهذه الطريقة الجديدة التي فرضتها السلطات على سائقي سيارات الأجرة تتزود كل مناطق المدينة دون استثناء بسيارات أجرة وفي كل الاتجاهات ومختلف شبكات هذه الطريقة الجديدة للنقل تكون كما يلي :

محطـة ساحة الشهداء بـ 6 خطوط مزودة بمعدل 43.28 سيارة لكل خط أي مجموع المقاعد

- ♦ المـتوفرة (علما أن سيارة عادية توفر 4 مقاعد) هي 173.12 مقعد لكل خط مضاعفة في عدد الدورات يوميا ولكل خط وهي 12 دورة.

- ♦ محطة أودان وتحتوي على مجموع 7 خطوط مزودة بـ 583 سيارة يعني 97.16 سيارة لكل خـط، أي مجموع المقاعد المتوفرة 388.64 مقعد في كل خط ولكن في هذه الخطوط عدد الدورات ضعيف نظرا لوجود هذه الخطوط في قلب المدينة حيث تتوافد أعداد ضخمة من السيارات التي تخلف ازدحامـات كثـيفة على مستوى كل طرقات المدينة مـما يؤدي إلى انخفاض عدد الدورات، وسائل النقل التي تنشط فيها.

- ♦ محطـة أول ماي تحتوي هي أيضا على 7 خطوط مـزودة بعدد 351 سيارة موجهة بمعدل

50.14 سـيارة لكل خط بمعدل 200.56 مقعد متوفر في الخط الواحد، خطوط هذه المحطة أيضـا لا تسـمح بعـدد كـبير مـن الدورات نظرا لوجودها في وسط المدينة أي اكتظاظ طرقاتنا بالسيارات.

- **محطـة الحراش تتكون من 12 خط حظيرتنا 59 سيارة أي معدل 4.9 سيارة لكل خط معظـم خطـوط هـذه المحطة هي شبه حضرية وموجودة على طرق سريعة تسمح بسهولة المرور والسرعة معناه عدد كبير من الدورات، ما عدا الحراش، برج الكيفان، والمدنية الموجودة في مركز المدينة.**

- **محطـة الأبيار تربط 5 مناطق موجودة في الجنوب الغربي للمدينة تحتوي على 8 خطوط وتشغل 52 سيارة أجرة ومعدل 6.5 سيارة لكل خط، مجموع 26 مكان موفر لكل خط.**

وإلى جانب هذا النقل الجماعي هناك سيارات الأجرة العادية بعدد 7564 معناه أن حظيرة سـيارات الأجرة عددها 8912 سيارة أي عدد المقاعد المتوفرة 35648 مقعد على 40 خطوط الموجودة.

عدد المقاعد المتوفرة لكل خط 891.2 مقعد لكل خط يوميا هذا العدد يتضاعف على عدد الـدورات ويصـبح 8912 مقعد يوميا لكل خط أي 356480 مقعد يوميا لكل الولاية دون الكلام عن شبكة نقل غير رسمية تعمل في كل هذه الخطوط التي يصعب تعدادها.

مـدة الخدمة التي تقدمها سيارات الأجرة غير ممكن التحكم فيها في الوقت ولا في الميدان، سائقي سيارات الأجرة يختارون الوقت والمكان الأكثر مدخولا ماليا.

حيـث نجـد في الساعات التي يكثر فيها الطلب مناطق مزودة بكثير وأخرى غير مزودة الشيء الذي أدى بالمواطن إلى الاتجاه نحو النقل العمومي الجماعي.

6_توفير النقل بصفة عامة في ولاية الجزائر

وفرة نقل هامة ولكن ذات فعالية ضعيفة

الجدول رقم 28 : عدد المقاعد المتوفرة في ولاية الجزائر يوميا

الناقلين	عدد المقاعد المتوفرة يوميا	النسبة %
المؤسســة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري (ETUSA)	278342,92 مقعد	% 11,075
الشــركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF)	63425 مقعد	% 2,52
النقل الحضري (TRASUB) وحدة تنتمي إلى (SNTV) سابقا	4000 مقعد	% 1,59
النقل الجماعي الخاص	1775000 مقعد	% 70,63
سيارات الأجرة	356480 مقعد	% 14,19
الموع	2513247,92 مقعد	% 100

المصدر: مؤسسة ETUSA2000

مديرية النقل لولاية الجزائر

أول ملاحظــة تنــبع مــن هذا الجدول هي أهمية الناقلين الخواص في ولاية الجزائر حيث يوفــرون 70.63 % من مجموع المقاعد المتوفرة في العاصمة وهذا بعدد 177500 مقعد يومي تأتى بعده المؤسسة العمومية التي لم توفر إلا 11,075 % من مجموع المقاعد وهذا رغم من ضخامتها وأهمية حظيرتا واخيرا تأتى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التي توفر 2,52 % من مجموع المقاعد ثم النقل الحضري للمؤسسة العمومية لنقل المسافرين حيث توفر 1,59 % من مجموع المقاعد هتين الأخيرتين مشاركتها ف

نقـل العاصميين محتشمة وضعيفة خاصة الشبكة الحديدية التي لها إمكانيات لتوفير اكثر ولكن بإعادة النظر في تنظيمها وبرمجتها.

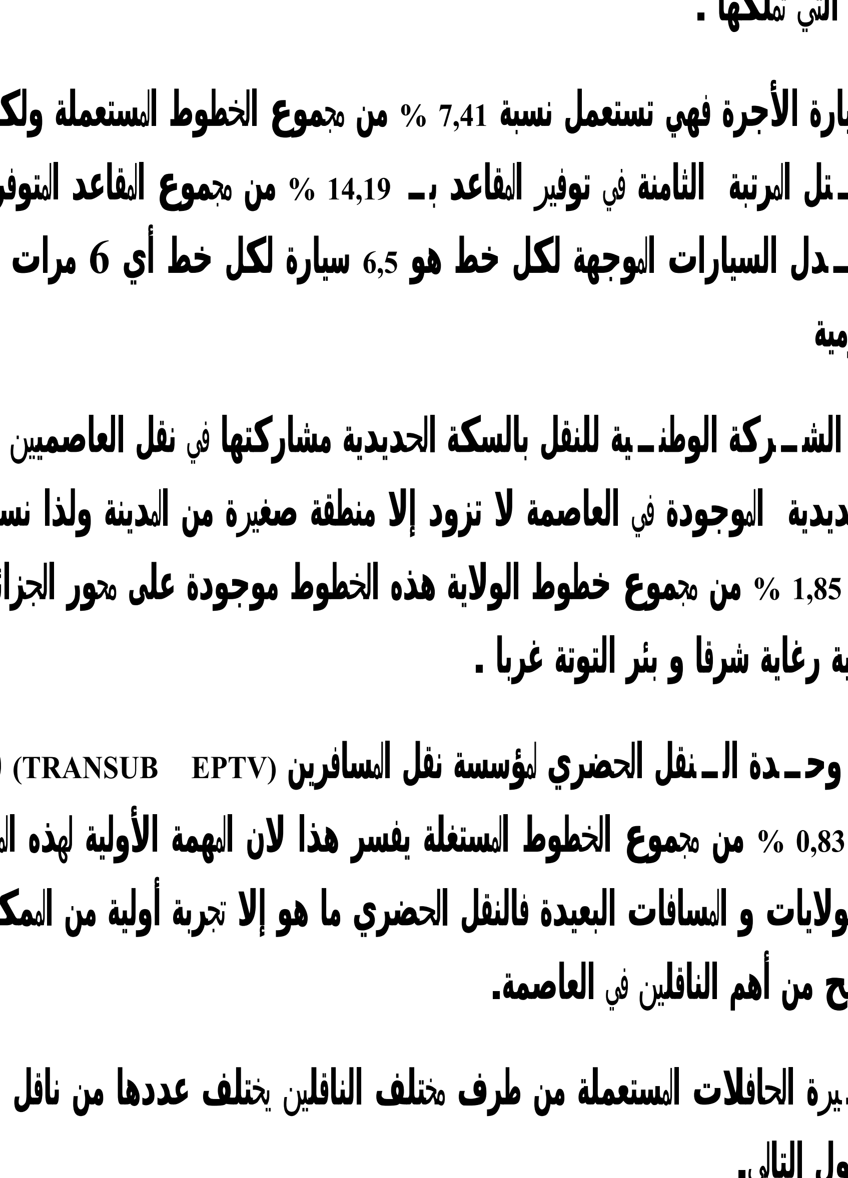
عدد الخطوط المستغلة يختلف من ناقل لاخر وهذا ما يتبين لنا في الجدول الموالي

الجدول رقم 29 : عدد الخطوط المستغلة حسب الناقلين في ولاية الجزائر

النـاقـلـين	عـدد الخطـوط المستعمـلة	النـسبـة %
المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري (ETUSA)	166 خط	% 21,48
الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF)	10 خطوط	% 1.85
النقل الحضري (TRASUB) وحدة تنتمي إلى (SNTV) سابقا	5 خطوط	% 0,93
النقل الجماعي الخاص	369 خط	% 68,33
سيارات الأجرة	40 خط	% 7,41
الموع	540 خط	% 100

المصدر: مديرية النقل لولاية الجزائر .2000

هـذا الجـدول يبين لنا كما في الجدول السابق تفوق الناقلين الخواص في عدد الخطوط المسـتعملة والـتي يـبلغ عددها 360 خط أي 68,33 % من مجموع عدد الخطوط المستعملة في العاصـمة وراءها نجد المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري (ETUSA) التي تستعمل 116 خـط بنسبة 21,48 % من مجموع الخطوط المستعملة مقابل 11,05 % فيما يخص نسبة المقاعد التي تستعملها هذا دليل على أن المؤسسة فيما يخص وفرتا للمقاعد ضعيفة جدا أمام عدد الخطوط الـتي تسـتغلها لان عدد كبير من هذه الخطوط معلقة لأسباب أمنية وان معدل الحافلات الموجهة لكل خط هي 0,83 % حافلة لكل خط.



بصفة عامة المؤسسة العمومية تستغل عددا من الخطوط يتجاوز إمكانياتها خاصة في عدد الحافلات التي تملكها .

أما سيارة الأجرة فهي تستعمل نسبة 7,41 % من مجموع الخطوط المستعملة ولكن لضخامة حضيرتها تحتل المرتبة الثامنة في توفير المقاعد بـ 14,19 % من مجموع المقاعد المتوفرة في ولاية الجزائر ومعدل السيارات الموجهة لكل خط هو 6,5 سيارة لكل خط أي 6 مرات اضعف من المؤسسة العمومية

الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية مشاركتها في نقل العاصميين ضعيفة لان السكك الحديدية الموجودة في العاصمة لا تزود إلا منطقة صغيرة من المدينة ولذا نسبة الخطوط المستعملة تمثل 1,85 % من مجموع خطوط الولاية هذه الخطوط موجودة على محور الجزائر الوسطى الحراش إلى غاية رغاية شرقا و بئر التوتة غربا .

وحدة النقل الحضري لمؤسسة نقل المسافرين (TRANSUB EPTV) فمشاركتها اضعف بنسبة 0,83 % من مجموع الخطوط المستغلة يفسر هذا لان المهمة الأولية لهذه المؤسسة هي النقل ما بين الولايات و المسافات البعيدة فالنقل الحضري ما هو إلا تجربة أولية من الممكن تطويرها وتنظيمها لتصبح من أهم الناقلين في العاصمة.

حضيرة الحافلات المستعملة من طرف مختلف الناقلين يختلف عددها من ناقل لأخر وهذا كما يبينه الجدول التالي.

الجدول رقم 30 : عدد الحافلات المستعملة من طرف الناقلين في ولاية الجزائر.

النـاقـلـين	عـدد الحافلات	النـسبـة %
المؤسسـة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري (ETUSA)	100 حافلة	% 0,77
الشـركة الوطنـية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF)	18 عربة 200مقعد لكل واحد	% 0,14
الـنقل الحضـري لمؤسسـة نقـل المسافرين (SNTV)	45 حافلة	% 0,35
النقل الجماعي للخواص	3879 سيارة مختلفة الحجم	% 29,94
سيارات الأجرة	891 سيارة ذات 4 مقاعد	%68,79
المجموع	12954 سيارة	% 100

المصدر: مديرية النقل لولاية الجزائر 1999

مجمـوع الحظيرة المستعملة في النقل الحضري يصل عددها إلى 12954 سيارة من كـل نـوع نسبة 48,65 % من مجموع حظيرة السيارات المرقمة في ولاية الجزائر أي تقريبا نصف حظـيرة السيارات الموجودة في ولاية الجزائر و التي يبلغ عددها 26604 سيارة[33] بدورها تمثل 14,68 % من مجموع حظيرة السيارات الموجودة على التراب الوطني .

هـذا الجدول يمثل لنا توزيعا غير متكافئ للسيارات حسب كل ناقل النقل الجماعي الخاص ينشط بـ 3879 سيارة من كل نوع تمثل نسبة 29,94 %

[33] معلومات مصدرها الديوان الوطني للإحصائيات ONS حول السيارات المرقمة في ولاية الجزائر في السداسي الثاني سنة 2000.

مـن مجموع السيارات المستغلة في النقل الحضري يتجاوز عدد سيارة الأجرة الذي يصل إلى 8912 سيارة تمثل النسبة العليا بـ 68.79% من مجموع سيارات النقل الحضري لكن رغم من

ضـخامة هذا العدد تبقى وفرة المقاعد لسيارات الأجرة ضعيفة لان لكل سيارة لها معدل توفر 4 مقاعد مقابل 17 إلى 100 مقعد في الحافلات التي يستغلها النافلون الخواص و العموميون الذيـن يوفـرون عدد ضخم من المقاعد ،ما يفسر هذا الخلاف بين عدد السيارات المستغلة وعدد المقاعد المعروضة:

في المرتـبة الأخيرة نجد دائما الشركة الوطنية للسكة الحديدية تتبعها وحدة النقل الحضري للمؤسسـة العمومـية لـنقل المسـافرين التي تملك على التوالي 0,14 % و 0,35 % من مجموع السيارات المستعملة في نقل المسافرين في ولاية الجزائر

هـذا الجـدول يـبين لنا أيضا ضعف مؤسسة النقل الحضري Etusa أمام العدد الهائل لسـيارات الـنقل الموجـودة في العاصمة حيث نسبة السيارات التي تملكها تمثل 0,77 % مقابل استغلال عدد هائل من الخطوط (116 خط) هذا يبين الحالة المزرية التي تتخبط فيها المؤسسة التي كانت أقوى نافل في الجزائر العاصمة و يبين لنا أيضا الدخول بقوة للنافلين الخواص بعدد 3879 حافلـة مخـتلف الأنـواع و بعرض 1775000 مقعد يوميا دليل على قوة النافلين الخواص في العاصمة.

الصـراع بـين القطـاع العمومـي و الخاص في النقل الحضري يظهر بأكثر حدة منه في القطاعات الأخرى

خوصصة قطاع النقل أعطت ثـمارها منذ اعتمادها وبينت في نفس الوقت ضعف المؤسسـات العمومـية رغم من الدخول المتسرع للخواص حيث أعطت السلطات رخصة العمل لكـل من يريد الاستثمار في النقل بدون أي شرط حتى اختيار الخطوط لم يكن مدروس أو مفكر فيه هذا ما أدى إلى كثرة وازدحام النافلين في الخطوط الأكثر مد خولا ماليا وإعدامهم أو قلتهم في الخطوط أين الدخل المالي ضعيف.

الدخـل في القطاع الخاص اكثر منه في القطاع العمومي البعض يقول لا مجال لـمقارنة مؤسسـة منظمة مع نافل صغير يملك حافلة ولكن يجب الذكر بأن النقل الحضري مجال للاستثمار ذو فائدة للخواص و أكثر منه للعمومي.

بعيدا عن هذه الاعتبارات يجب الذكر بان قطاع النقل يبقى قطاع غير مسير بطريقة جـيدة , حيث يجب إعادة النظر في كيفية تسيير وتنظيم المؤسسات العمومية خاصة أمام المنافسة الحـادة للخواص الذين يتوسع نفوذهم على حساب المؤسسات العمومية التي يتقلص نفوذها يوم بعد يوم.

إن توفـير الـنقل لا يحتوي فقط على الحظيرة أو الوسائل المستعملة في النقل وإنما هناك عناصر أخرى تنتمي إلى الدائرة المغلقة التي تدخل فيها و سائل النقل كشبكة الطرقات التي تعتبر عنصرا هاما وحاسم في تقييم فعالية أو ضعف قطاع النقل .

7- شبكة الطرقات لولاية الجزائر .

تعتبر شبكة الطرقات المرآة الحقيقية للحالة التي تتخبط فيها المدينة حيث تنفرد الجزائر العاصمة عن باقي المدن الأخرى بطرقاتها الملتوية و الضيقة ماعدا بعض الشوارع الكبرى الممتدة في وسط أهم البلديات الموجودة في العاصمة

كل هذه الشوارع مرتبطة فيما بينها بطرق ثانوية ضيقة جدا تكون عامة موجهة لاتجاه واحد لأنها لا تسمح بعبور سيارتين في نفس الوقت وفي اتجاهات معاكسة زيادة إلى السيارات المتوقفة من الجانبين مادام أن التوقف ممنوع في الشوارع الرئيسية للمدينة خاصة بعد تدهور الوضع الأمني في الجزائر وظهور (السيارات المفخخة) فررت الدولة[34] منع التوقف في بعض الشوارع وتوجه عقوبة لمن لا يحترم هذا القانون.

هذا القانون نتجت عنه عواقب سلبية على كل نظام النقل الحضري في العاصمة .

لتحقيق مر دودية جيدة في النقل الحضري يتطلب محيط مساعد انطلاقا من شبكة طرقات , حالتها و إمكانية استقبالها ووجود وسائل وأماكن التوقف و التوزيع المتوازن للنشاط و الخدمات على حساب كل البلديات .

شبكة طرقات العاصمة من إنتاج وإنجاز فرنسي محض لعدد من السيارات ولفترة محددة ومع تطور المدينة وتوسعها و النمو الديمغرافي الذي عرفته هل شبكة الطرقات كافية حاليا .

هذا ما نريد الإجابة عنه بصفة تدريجية ابتداء من الجدول التالي الذي يوضح لنا نوع وحجم الطرقات الموجودة في العاصمة ونسبتها المئوية.

---

[34] منع التوقف لكل أنواع السيارات بين (السابعة صباحا إلى غاية السابعة مساءا من طرف المرسوم الولائي رقم 68 و 69 بتاريخ 29 – جانفي 1997 متعلق بمنع التوقف في بعض الشوارع و مساحات والأماكن العمومية.

الجدول رقم 31 : نسبة الطرقات حسب نوعيتها وحجمها .

نوعية وحجم الطرقات	النسبة %
طرق ذات اتجاه واحد	% 50
طرق ذات اتجاهين	% 10
طرق ذات 3 اتجاهات	% 20
طرق ذات 4 اتجاهات و اكثر	% 20
الموع	% 100

المصدر: حالة الطرقات ونوعية الأشغال العمومية

هذا الجدول يوضح أنه أغلبية الطرقات ذات الإتجاه الواحد تمثل نسبة 50% من مجموع الطـرقات تتـبعها الطـرقات ذات ثلاث أو أربع إتجاهات و هذا بنسبة 20 % لكل واحدة من مجموع الطرقات ،الطرقات ذات الإتجاهيين تمثل 10 % من مجموع الشبكة.

زيـادة إلى حجـم هـذه الطرقات ذات الأغلبية الضيقة يجب الإلتفات الى حالتها التي تستلزم تدخل دائم للسلطات نظرا لتدهورها حسب مسؤول من مديرية الأشغال العمومية.

الجدول رقم 32 : حالة الطرقات ونوعية الصيانة التي تتطلبها .

نوع التدخل	النسبـة
تجديد كامل	%40
أعمال جزئية	%20
لا تستحق أي تدخل	% 40
الموع	% 100

المصدر : DTP مديرية الأشغال العمومية

هذا الجدول يبين لنا أن شبكة طرقات العاصمة في أغلبيتها تتطلب تجديد كلي فهي في حالة غير لائقة للسياقية.

40 % مـن مجمـوع هذه الطرقات لا تستحق أية ندخل 20 % تحتاج إلى أعمال جزئية معـناه مجموع 60 % من الشبكة في حالة سيئة ورديئة هذه الطرقات اغلبها الطرقات الصغيرة و الـثانوية و 40 % مـن الطرقات التي لا تستحق التدخل عامة هي الشوارع الرئيسية التي تعتبر "واجهة" المدينة والتي تسهر السلطات على العناية بها.

أ: ترتيب شبكة الطرقات في مدينة الجزائر:

أهم الطرقات التي تتكون منها المدينة تكونت استجابة لتضاريس و المحيط الجغرافي الطبيعي للمدينة حيث تتمثل في خطوط شرق غرب وأخرى شمال جنوب

محورهـا الأساسـي مـتكون من مجموع الطرقات التي تمتد طول الساحل من الحراش إلى بولوغين و الطرق الرئيسية فيها نهج جيش التحرير الوطني (ALN) الذي كان أول طريق سريع و طريق آخر من الحراش إلى الجزائر الوسطى (السماكة) (PECHERIE) هذا الشارع تعبره كمية ضئيلة من السيارات.

المحاور الأخرى من الشوارع الرئيسية اتبعت خطا ملتويا للاتصال بأعالي المدينة

أهم الطرقات التي تؤدي إلى مركز المدينة هي كالتالي :

1 - نهـج الحـرية الـذي يربط ساحة أديس ابيبا مع ساحة أول ماي للسيارات القادمة من المرادية – حيدرة – و الأبيار

2 – الطريقين ديدوش مراد و محمد الخامس لسيارات القادمة من المرادية و حيدرة

3 – شارع فرانتز فانون (frantz fanon) وشارع الدكتور سعدان للقادمين من الأبيار نحو تافورة.

4 – شارع ذبيح شريف ولوني ارزقي في لاتجاه نحو القصبة

5 – طريق سريع يربط بين واد قريش و شو فالي (chevalley)

6 – طريق يربط بين بئر مراد رايس و العناصر:

7 – في الضواحي الطريق السريع الجنوبي يربط بين بن عكنون و بئر مراد رايس إلى غاية الدار البيضاء هذا الطريق يكون الطريق الموازي مع شارع الجيش التحرير الوطني (ALN)

8 – خارج عن الضواحي فاهم طرق الدخول إلى العاصمة هي :

- الطريق الوطني رقم 5 القادم من الشرق : (رويبة – الثنية – تيزي وزو و قسنطينة)

- الطريق الوطني رقم 8 القادم من الجنوب

الطريق الوطني رقم 1 القادم من بوفاريك و البليدة

الطريق الوطني رقم 36 القادم من الغرب شرافة- سطا والي و شر شال .

الطريق الوطني رقم 11 طريق ساحلي قادم من عين بنيان.

هـذه الطـرق و الشوارع هي الطرق الرئيسية التي تضمن الحركة من داخل وإلى داخل المديـنة حيـث معظمها يعود للفترة الاستعمارية أي إلى فترة تجاوزها النمو الحضري و الديمغرافي لولاية الجزائر.

شـبكة الطرقات هذه طولها الإجمالي هو 830 كيلومتر من الطرقات 148 كلم من الطـرقات الوطنـية و الولائية و 628 كلم من شبكة الطرقات البلدية التي يجب الحفاظ عليها بصيانتها و عصرنتها.

ب: تسيير الطرقات

فيما يخص تسيير الطرقات:

الطـرق الوطنية و الطرق السريعة تحت رعاية وزارة التجهيز ممثلة على المستوى المحلي من طرف مديرية الأشغال العمومية للولاية

الطرق الولائية (CW) تحت تسيير المباشر لمديرية الأشغال العمومية الولائية

الطرق البلدية المسيرة من طرف المصالح التقنية للبلديات

هـذا التصـنيف لشبكة الطرقات خاصة في النسيج الحضري الكثيف يسبب ضرر كبير للمدينة حيث يجب تسييره ككل متكامل و تصنيفه حسب الحجم أو المساحة.

أسسـت لجـنة "النقل و المرور " وكان هدفها هو التشاور مع مختلف المتدخلين في تسيير الطرقات حيث كانت تتكون من :

ممثلين عن البلديات

مدير المصالح التقنية لمدينة الجزائر (CPVA)

مدير النقل للولاية

مدير الأشغال العمومية للولاية

ممثل عن مصلحة المرور الحضري لمديرية الأمن الوطني

هذه اللجنة لم تؤدي واجبها كما كان منتظر منها وهذا لعدة أسباب وهي:

نشاطاتا ليست دائمة .

تكوينها البشري تتغير من اجتماع لأخر.

القرارات المتخذة لم تكون مصحوبة بدراسات وتحليلات تقنية و مالية

الهـياكل التقنية و الكفاءات التي يجب أن تساندها ناذرة.

فمـن هذا نستنتج أن تسيير الطرقات في مدينة الجزائر حولت إلى أدنى تعبير وهو التنظيم عن طريق الممنوعات (INTERDICTIONS)

ج-اكتظاظ وازدحام المرور على شبكة الطرقات العاصمة.

شبكة طرقات ضعيفة مقارنة بالعدد الهائل من السيارات التي تستعملها وتسيير فيها

مـن أهـم الوسائل الرئيسية لقياس مدى فعالية شبكة الطرقات هي قدرتنا على احتواء هذا العدد الهام من السيارات التي تسير فيها أي درجة سهولة المرور التي توفرها هذه الشبكة .

شبكة الطرقات للجزائر العاصمة يبلغ طولها 830 كلم 148 منها طرق وطنية و ولائية و 628 كلم منها طرق بلدية.

نسـبة كـبيرة مـن هذه الشبكة خاصة الموجودة في المدينة يعود إنجازها إلى الفترة الاسـتعمارية حيـث كان عدد السيارات ضعيف , ضيق الطرقات تجعل المرور صعب حيث تخلق إختـناقات عديـدة عـلى مستوى كل طرقات الرئيسية في المدينة مركز الجزائر يحتل 1 % من المساحة الإجمالية للمدينة ولكن يتحمل لوحده ثلث عدد السيارات الموجودة في العاصمة.

يومـيا وخاصة في ساعات الذهاب أو الإياب من العمل يلاحظ اكتظاظ وازدحام كثـيف للسيارات على مستوى كافة طرقات الولاية حتى الطرقات السريعة الواسعة لو تنجوا من الإزدحام حيث على هذه الطرقات السريعة السرعة القصوى لا تتجاوز الـ 50 كلم في الساعة

كـل مفترقات الطرق مكتظة, من الصعب محاولة الدخول أو الخروج من العاصمة أثناء الازدحام الكثيف لأنه سنقضي وقتا طويلا .

« علـى مسـتوى كـل الطرقات العاصـمة تجـرى منافسة حادة في المسافة المخصصة للسـيارات بـين النقل الفردي و النقل الجماعي والتي استفاد الأول اكثر من الثاني ..... هو عدم وجود سياسة من اجل تطوير النقل الجماعي وإعطاءه المكانة اللائقة به »...[35]

المؤشر الرئيسي حول السير الرديء لشبكة الطرقات هو اكتظاظ وازدحام السيارات الذي بدوره نتيجة لعدة عناصر مباشرة وغير مباشرة.

من بين العناصر المباشرة نذكر:

1 - غـياب كـل تصنيف واضح ودقيق للطرقات حيث نجد فيها كل أنواع المرور ،نقل المسافرين و البضائع عبور السيارات خارجية عبور سيارات داخلية. التوقف على الطرقات , المشاة يسـتعملون أحـيانا الطرقات , محطات الحافلات وسيارات الأجرة في أماكن تعرقل السير العادي للسيارات.

2 - ضـعف توفـر أماكن النقل في المدينة3 - غياب طرقات كثيرة من اجل امتصاص السيارات في مركز المدينة

4 - حظيرة السيارات مقارنة بسكان العاصمة عددها كبير جدا.

5 - عدم الأخذ بعين الاعتبار لبعض نشاطات كتوزيع السلع و المواد التي تعرقل المرور.

أما العناصر الغير مباشرة فهي:

1 - غياب استراتيجية - تعريف وظيفة الطرقات - حيث تنبع منها مخططات للتهيئة و التنظيم

2 - تحسين الاتصال بمركز المدينة وهذا بتحديد الأولويات.

[35] ترجمتنا الخاصة من كتاب: KAMEL HARROUCHE : LES TRANSPORTS URBAINS DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER P 64 ED L'HARMATTAN PARIS 1987

هـذه العناصر لو تؤخذ بعين الاعتبار لخفف عن المدينة التي تعاني يوميا من العدد الهائل من السيارات من كل نوع التي تتجه نحوها وتملأ طرقاتنا وتصبح المعيشة فيها صعبة.

مـن بين الأماكن التي تعاني يوميا من كثافة السيارات هي المفترقات الرئيسية للمدينة وهي تـافورة - أديس أبيبا - أول ماي - حسين داي - واد قريش حيث نقارن بين سعاتم واكتظاظهم في الساعات التي يكثر فيها الازدحام وهي كما يبينها لنا الجدول التالي

الجدول رقم 33 : درجة اكتظاظ لمختلف مفترقات الطرق:

مفترقات الطرق	السـعة CAPACITÉ	الحمولـة CHARGE	درجة اكتظاظ
تافورة	5800	6410	% 111
أديـس ابيبا	5100	5700	% 111
أول مـاي	5600	5900	% 105
حسـين داي	4800	4800	% 100
واد قريـش	5500	5700	% 104
بـيرون	4000	4300	% 107

المصدر: المركز الوطني لدراسة و الإنجاز الحضري (CNERU)

هذا الجدول يوضح لنا معدل اكتظاظا للمفترقات الطرق الرئيسية في مدينة الجزائر هـذا المعـدل يصـل إلى 111 % على مستوى مفترقات تافورة و أديس ابيبا وهذا في ساعات الازدحام الكثيف أما في ساعات الفارغة فسجل ضعف كامل للسيارات حول هذه المفترقات التي تصل درجة اكتظاظ في الساعات الفارغة إلى 10 % من سعة المفترقات

معـدل اكـتظاظ مجموع المفترقات هو 106,33% من سعتها هذا يفسر تجاوز عدد السيارات لسعة الطرقات التي تتكون منها شبكة طرقات العاصمة.

هذا الاكتظاظ يمس أيضا مفترقات الطـرق الموجـودة في الضـواحي خارج المدينة أين نشاهد ازدحامات كثيفة في كل الولاية.

مفترق طرق شو فالي (chevalley) رغم من الجسر الموجود فيه ومخطط النقل الجديد الذي ادخل عليه والازدحام يبقى كثيف في هذا المفترق الكبير و طوال اليوم هناك مفترق آخر في المحمديـة في الحراش هو أيضا بالرغم من الجسر الموجود فيه يعرف المرور فيه اختنا قات قصوى خاصة في الساعات أين تكثر السيارات .

مـن هـنا نستنتج أن الازدحام والاكتظاظ لحق كافة شبكة الطرقات لولاية الجزائر ليس فقط شبكة وسط المدينة , حيث نلاحظ إزدحامات في كل أماكن و مناطق الولاية و المعبر عن هـذا هو مستوى السرعة على هذه الطرقات التي لا تصل حتى المعدل و المسموح به على سبيل المـثال الطريق السريع الرابط بين الدار البيضاء وغرب المدينة حجمه 8 اتجاهات((voie 4 X 4) هـذا الطريق يعرف ازدحام كثيف وتخفيض أقصى للسرعة مقارنة بالسرعة المسموح با وهي 80 كـلم و الـتي يتجاوزها البعض خاصة عندما يكون المرور حر و الطريق فارغة من السيارات هذه الطريق تحتوي أيضا على طرق مدخلة للمدينة أولها نحو بئر مراد رايس وبن عكنون و حيدرة إذا فالسيارات التي تعبر في هذا الطريق ليس التي تتجه نحو غرب المدينة العاشور دالي إبراهيم إلى غاية تيبازة وإنما تعبرها السيارات التي تتجه نحو وسط المدينة عبورا من الطرق المدخلة[36] التي تحتويها .

السرعة تعتبر مؤشر قيم لقياس درجة الازدحام و الاكتظاظ للسيارات في شبكة الطرقات و السـرعة الـتي نسـمح با هذه الشبكة يساعدنا أيضا في تقييم مدى كثافة ضخامة و إزدحام السيارات في العاصمة هذا ما يبينه لنا الجدول التالي

[36] المدخلة = PENETRANTES

الجدول رقم 34 : قياس السرعة في شبكة طرقات ولاية الجزائر

النسبة التي تمثلها كل فئات السرعة.

فئات السرعة	الطرقات	الطرقات بالكم
اقل من 10 كلم في الساعة	3,61 %	29,96 كلم
بين 10 و 20 كلم في الساعة	74,70 %	620 كلم
بين 20 و 30 كلم في الساعة	18,08 %	150,08كلم
بين 30 و 40 كلم في الساعة	1,61 %	13,37كلم
بين 40 و 50 كلم في الساعة	0,50 %	4,15 كلم
بين 50 و 60 كلم في الساعة	0,50 %	4,15 كلم
اكثر من 60 كلم في الساعة	1 %	8,3 كلم
الموع	100 %	

المصدر: ETUSÀ 2000

نستنتج من هذا الجدول أن السرعة التي تسمح با الشبكة أي شبكة الطرقات العاصمة ضعيفة جدا حيث 620 كلم منها أي نسبة 74,70 % لاتسمح إلا من 10 إلى 20 كلم في الساعة و 18,08 تسمح بسرعة 20 إلى 30 كلم في الساعة.

أما فئات السرعة الأكثر من 30 كلم إلى غاية 60 كلم في الساعة أو اكثر فنسبتها ضعيفة حيث تبلغ 29,97 كلم أي نسبة 3,61 % من مجموع شبكة الطرقات ولاية الجزائر مقابل 800 كلم من مجموع الشبكة فهي تسمح بسرعة أقصاها 30 كلم في الساعة و تمثل نسبة 96,40 % أي الأغلبية الساحقة.

هناك بعض الطرقات السرعة المسموحة لا تتعدى 6 كيلومترات في الساعة خاصة في أوقات الازدحام الكبير كما تستطيع هذه السرعة أن تصل أو تتجاوز 60 كيلومتر في الساعة و هذا في ساعات الفراغ أو في أيام العطلة.

هذا العرض حول السرعة المسموح بـها في شبكة الطرقات العاصمة يبين لنا ضعف قدرة هذه الأخيرة أمام العدد الهائل من السيارات التي تقصدها و التي تجلبها المدينة نحوها.

أمـام هذا التدهور لنظام النقل الحضري شبكة الطرقات ليست بريئة , هي العنصر الأكـثر تـأثيرا في هذه الدائرة المغلقة لنظام النقل, حالتها وحجمها التي تسبب في ازدحام كثيف للسـيارات تـؤدي إلى خفض لسرعة وسائل النقل خاصة منها الجماعية التي بالرغم من ضخامة المقاعد التي توفرها إنها لا تستطيع تلبية كل المطالب فيما يخص النقل.

المشي هي الوسيلة الوحيدة لتفادي هذه الازدحامات ولكن درجة التعب و الصعوبة فيها هامة جدا.

« **الطـرقات لها قدرة محددة معبر عنها في عدد السيارات التي تستطيع استقبالها كي يبقى المرور** (CIRCULATION) **سهل...**»[37]

الازدحام و التخفيض الهام للسرعة هي أهم العناصر التي تمس مباشرة فعالية وسائل النقل بصفة عامة و الوسائل الجماعية بصفة خاصة .

حيـث لاحظـنا أن السرعة في مجموع شبكة الطرقات منخفضة على العموم والتي تؤثـر بدورهـا في انخفاض وتدهور فعالية وسائل النقل وهذا بتخفيض عدد الدورات يوميا على مستوى كل الخطوط.

الجدول رقم 35 : معدل المدة الزمنية المستغرقة في كل خط:

الزمن	*النظري*	*المتوسط*	*الأقصى*	*الأدنى*
معدل الزمن المستغرق في كل خط	**15 د 32 ثا**	**21 د 37 ثا**	**43 د**	**11 د 15 ثا**

المصدر: المركز الوطني للدراسة و الانجاز الحضري
CNERU

[37] ترجمتنا الخاصة من : WJ.TYSON : qui profite des transport publics P.8 cahier N° 4 49 congréé union international des transports publics Stockholm 1991

هـذا الجـدول يوضـح لنا أن الازدحـام يعـيق التسـيير الحسن لعملية النقل في العاصـمة نظـريا المعدل الزمني في مجموع شبكة الطرقات هو15 دقيقة و 32 ثانية لكن الواقع يعكـس هـذه النظرية حيث الوقت المستغرق- خاصة في ساعات اختناق الطرقات بالسيارات – 43 دقيقة- أما في ساعات المرور الحر أي في أوقات الفراغ HEURES CREUSES.. المدة الزمنية الدنيا تصل إلى 11 دقائق و 15 ثانية ماذا نستطيع استنتاجه من هذه الأرقام ؟

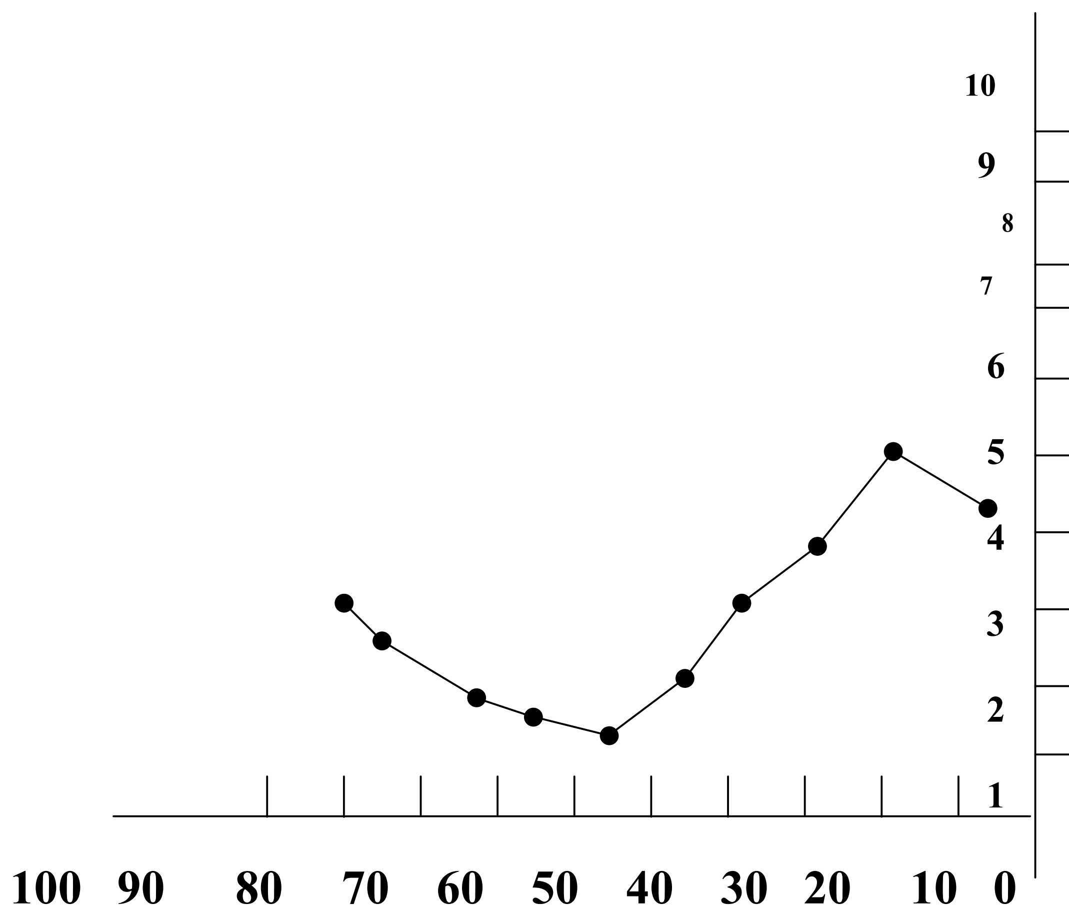
هـذه الأرقام تعبر عن أن الازدحام يخفض حقيقة من فعالية وسيلة نقل ما، حيث نرى في بعـض الأحـيان أن الزمن المستغرق في خط ما في تصاعد خاصة في بعض الخطوط ذات كثافة السيارات و المرور على سبيل المثال الخط الذي يربط ساحة أول ماي – بالقبة عبورا بشارع محمد بلـوزداد في سـاعات المرور الكبير (GRANDE CIRCULATION) يصل الوقت المستغرق في هذا الخـط إلى 78 دقيقة حيث تستطيع اجتياز هذا الخط في وقت لا يتجاوز 12 دقيقة أي فرق يقدر بـ 63 دقيقة.

إلى جانـب التأثير في الزمن المستغرق في عملية النقل فالإزدحام له تأثيرا على ثمن استغلال السـيارات بصـفة عامة ووسائل النقل الجماعية بصفة خاصة كاستهلاك الطاقة ، تلف العجلات والسيارة هذا من الاستعمال المبالغ فيه.

المـنحنى التالي يبين لنا العلاقة الموجودة بين سرعة وسائل النقل و استهلاكها للطاقة و هي كالتالي.

بيان رقم 4 : العلاقة بين السرعة واستهلاك الطاقة

لتر في 100 كلم



الساعة

المصدر: الدراسة الوطنية للنقل 1996 (ENT)

هـذا المـنحني يؤكد عن العلاقة الموجودة بين سرعة السيارة واستهلاك هذه الأخيرة للطاقـة, الاستهلاك يكون ضعيف عندما يكون معدل السرعة 60 كلم في الساعة واستهلاك الطاقة يرتفع كلما انخفضت أو زادت السرعة , القانون يسمح في المناطق الحضرية بسرعة 60 كيلومـتر في السـاعة ولكن في مدينة الجزائر السرعة التي تسمحها أغلبية شبكة الطرقات أي 74,70 % مـنها هـي بين 10 إلى 20 كيلومتر في الساعة وهذه السرعة هي الأكثر استهلاكا للطاقة

كما يبينه لنا المنحنى ، هذا يعني أن أغلبية طرقات ولاية الجزائر تؤدي إلى استهلاك مرتفع من الطاقة يعني ارتفاع ثمن استغلال وسائل النقل[38]

إن تـردد كـل أنواع السيارات تزداد في تدهور الطرقات و التي بدورها تساعد على إتـلاف السيارات والعجلات « ... لذا كان هناك عنصر يساعد على تدهور شبكة الطرقات فهي الحمولة المبالغ فيها للسيارات ... هذه الظاهرة تلاحظها في كل العالم ليس في المدن النامية فقط ولكن في هذه الأخيرة الظاهرة اكثر تعقيدا لأنه هناك نقص في وسائل النقل سبب المبالغة في تعبـئة السيارات الذي يؤدي للتدهور الطرقات والتي تتسبب في إتلاف وسائل النقل .... »[39].

هـذا هـو نقل اكتظاظ واختناق الطرقات بحركة المرور على مستوى شبكة طرقات الولاية ، فعالية وسائل النقل تنخفض وثمن الاستغلال يرتفع لارتفاع استهلاك الطاقة واتلاف وتدهور الأجهزة الحيوية في السيارة , زمن التنقل في ارتفاع التي تتسبب فيما يلي.

- نقـص في أوقـات التسليـة
- نقـص في الإنتاجيـة للذين يتنقلـون في أوقـات العمـل
- زيـادة في ثمن السـلع المنـقولـة

زيادة على هذا فالازدحام وكثافة وإكتظاظ المرور في الطرقات لها أيضا تأثيرات سلبية على المحيط وهذا للغازات السامة و الصوت المزعج اللذان ينبعثان من هذا العدد المذهل من السيارات.

الأضرار التي يلحقها الازدحام وحركة المرور بالمحيط مختلفة:

---

[38] إرتفاع ثمن إستغلال وسائل النقل تؤدي إلى تدهور مالي المؤسسة النقل مهما كانت السياسة الإجتماعية التي تتبعها فهي مرغمة على إتباع سياسة تجارية من أجل التوازن بين المصاريف (الإستغلال) و المداخيل

[39] ترجمتـنا الخاصـة مـن مجلة: EGUNJOB (LÀYI) : LA POLITIQUE ROUTIÈRE DANS LES PAYS AFRICAIN IN LE COURRIER N° 125 JANV. – FEV.- 1991

الضجيج (BRUIT) :

في الوســط الحضري اكثر من 80 % من المزعجات (GÈNES) تسبب فيها وسائل النقل خاصة بحركة المرور الكثيفة.

- تلوث الهواء : دور النقل في التلوث يقدر بـ 50 % في الوسط الحضري.
- تلوث المياه والسطح من الغازات البـ ين ومشتقاته التي تنبعث من السيارات
- الفضــلات: ســيارات المعطوبة و الغير مستعملة قطع الغيار القديمة و العجلات التي نــجدها في مساحات غير مخصصة لذلك :
- حوادث السيارات التي تنقل بعض المواد الخطيرة
- الاهتزازات (VIBRATIONS) التي تسببها وسائل النقل الثقيلة
- المنظر المشوش للطبيعة التي تسبب فيه الجسور و الطرقات السريعة و السكك الحديدية.

من بين كل هذه الإزعاجات التي يتسبب فيها النقل فالإزعجات الهامة و الأكثر مؤذية للمحيط هي الضجيج و التلوث:

1- الضجيــج:

درجــة الضــجيج نقيســها بـ " دسيبال " (DÉCIBELS) حيث نذكر ثلاث مستويات من الإزعاج.

1 – الإزعاج النفسي: الضجيج يتسبب في الغضب و القلق.

2 – لإزعاج الوظيفي: الضجيج يزعج من كان في العمل – الكلام – أو النوم

3 – لإزعــاج الفيزيولوجي: الضجيج يتسبب في الصمم surdité وهذا عند العرض اكثر من 5 سنوات لضجيج يتعدى 85 دسيبال (Décibels) الرهق و مشاكل في السمع انطلاقا من 75 دســيبال (Décibels) انــه من الضروري إبعاد كل ضجيج يتجاوز 60 دسيبال خاصة الى جانب العمارات لكن معظم مساكن ولاية الجزائر معرضة لضجيج اكثر من 80 دسيبال عاديا ما يكــون في كل الطرقات ومفترقات الطرق و يصل إلى 90 دسيبال في المفترقات والأماكن الكبيرة هــذا الضجيج ينتجه المحرك (خاصة في السرعة المنخفضة) كما هو الحال بالنسبة لشبكة طرقات كافة ولاية الجزائر.

2- التلـوث:

حـركة السيارات أصبحت أهم مصدر لتلوث الهواء هذا التلوث العصري يتعارض مـع التلوث " الكلاسيكي " الذي تتسبب فيه الصناعة و التدفئة التي تستعمل مواد اقل تلوث و الصناعات عندما تكون اكثر تلوثا نجدها بعيدة عن المساكن ....» [40]

هذه المواد الملوثة لها عواقب خطيرة على الصحة:

الغاز الكربوني (CO_2) يتسبب في تدفئة الجو

الغـاز أو كسـيد الكربون: له تأثير في عدم تهوية الخلايا التي تؤدي إلى اضطرابات قلبية وتنفسية

المحروقات (CH) : حيث البعض منها متسبب في السرطان كا بـ وبيرين (benzopyrene)

أو كسيد الأزوت (NO.NO2) الذي يؤدي إلى تدهور الجهاز التنفسي

تكوينات الكبريت التي تؤثر في الجهاز التنفسي.

المـواد الثقـيلة خاصـة الرصاص المنبعث بكميات هائلة من السيارات الذي يؤدي عند وجـوده في الـدم إلى فقـر الدم (Anémie) و حتى اضطرابات عصبية خطيرة التي تمس القدرات الذهنية للأطفال الصغار.

« عكـس مـا روج فمحرك المازوت (Diesel)، يلوث أقل من المحركات الأخرى حيـث في محرك المازوت ينخفض الغاز أو كسيد الكربون (CO) بنسبة 30 % و المحروقات بنسبة 50 % رغم من أن دخان هذه المحركات له رائحة – كريهة » [41]

---

[40] ترجمتنا الخاصة من كتاب: (PIERRE) MERLIN : LES TRANSPORTS URBAINS P4 ;ED :PUFQSJ PARIS 92

[41] ترجمتنا الخاصة من كتاب: NAHLA RIF :ECOLOGIE LA GRANDE MENACE : P3 IN EL WATAN DU 27 JUIN 1996

ملوثـي الهواء و الدخان (smoke) المخـتلطة بالضباب (fog) تنتج ما يسمى بـ (smog) المعتاد في المدن أين تركد الغازات و الدخان

« ... هـناك قـرار للبنك العالمي يصنف الجزائر من بين العشرة مدن الأكثر تلوثا بالبـ ين المعبأ بالرصاص » 42

حسـب المختصـين فان البـ ين المعبأ بالرصاص هو سبب التلوث في المدن بنسبة 90 % وهـذا شـيء مقلق نظرا لعواقب التلوث بذه المادة على الصحة وفي مدينة الجزائر حسب وزارة الصحة ترى أن هناك ارتفاع في مادة الرصاص في دم سكان العاصمة حيث ترتب عنه أمراض قلبية وتنفسية و فقر الدم (Anémie).

كـباقي الـدول العظمـى كالولايات المتحدة , اليابان و الدول الأوربية ,الجزائر قررت تخفـيض التلوث بالمحرك الذي يستعمل البـ ين بدون الرصاص(essence sans plomb) الذي سيعمم ابـتداءا مـن سنة 2003 للسيارات التي لها مخرج الغازات خاص(pot catalytique) الذي يخفض غـاز أو كسيد الكربون (CO) بـ 70 % و المحروقات بـ 30 % واو كسيد الأزوت بـ 80 % مـن اجل تصفية الجو في المراكز الحضرية الكبرى خاصة ولاية الجزائر التي تستقطب عدد هام من السيارات و التي تتسبب في هذا التلوث و الازعاجات الأخرى التي ذكرناها.

---

[42] ترجمة خاصة من : Nahla RIF : ecologie :la grande menace in el watan du 26.06.1996

LE STATIONNEMENT 8_التوقف

توفر التوقف ضعيف أمام العدد الهائل من السيارات : القادمة نحو المدينة.

" كل نظام نقل يتطلب 3 عناصر:

الطـرقات السـيارة،و مكان لتوقفها و التحصل على العنصريين الأوليين غير مفيد إذا لم تتحصل على العنصر الثالث" [43]

الـتوقف هـو من التجهيزات التي توفرها المدينة إلى جانب الطرقات لاستقبال هذا العدد الهائل و الكبير من السيارات التي تتجه نحو العاصمة هذا العدد يصل إلى 150000سيارة يوميا [44]

فحجـم أماكن التوقف التي تقدمها لمدينة بعيدا كل البعد عن هذا العدد الهائل من السيارات التي يصـعب تلبية كل طلباتا في التوقف أهم أماكن التوقف التي أنجزت من طرف الدولة في السنوات الأخيرة هي:

الجدول رقم 36: مراقف parkings مدينة الجزائر

المواقف	شارع نرو	ميناء الجزائر	أول نوفمبر	سعيد تواتي	تافورة	المموع
السعة	1100 مكان	1400 مكان	1100 مكان	450 مكان	160 مكان	4210 مكان

المصدر :المؤسسة تسير المرور و النقل الحضري مديرية النقل لولاية الجزائر

إلى جانـب هـذه المواقف العمومية نجد مواقف خاصة و هي مستودعات مستغلة لتوقف السـيارات و لكن عامة ما يكون التوقف في الفترة الليلية فقط أو للمشاركين شهريا طوال اليوم الطريقة الأخرى المتوفرة للتوقف اليومي المعمول با في كل الولايات تقريبا هي حراسة السيارات في بعض الأحياء من طرف شبان بدون أي ترخيص رسمي .

[43] ترجمتنا الخاصة من : CHRISTIAN GERONDEAU : les transports urbains p.118 ED PUF QST Paris 1969

[44] حسب السيد قاسمي: مدير الإدارة و التنظيم في ولاية الجزائر DRAG في جريدة liberté بتاريخ 02 /1997/02

ولكـن هذا النوع من التوقف له إيجابـيات خاصـة مـن الجانب الأمني حيث تتوقف السيارة آمنة من السرقة [45]

هـذه المواقف تسير بطريقة غير رسمية حتى لم يتمكن من التعرف عن عددها ولا عن مد خولهـا حيـث بصفة عامة ثمن التوقف الواحد هو 20 دينار و التوقف أحيانا يكون فوضويا حيث نـجد سيارات عديدة على الأرصفة ترغم المارين على استعمال طريق السيارات.

أمـا الشـباب الذين تحصلوا على رخصة البلدية وهذا بعد دراسة لملف (هذه البيروقراطية هي التي تدفع اكثر الشباب إلى العمل الغير القانوني) وهذا بعد تحديد المساحة المخصصة للتوقف و هذه الرخص تتجدد كل ثلاثة اشهر بعد التطلع على سيرة هؤلاء الشباب مع الزبائن ثم يقرر تجديد أو سحب الرخصة.

طلـب الـتوقف ارتفـع نوعا ما خاصة بعد المرسوم الولائي الذي يمنع التوقف في الأحـياء الرئيسية للولاية من السابعة صباحا إلى السابعة مساءا [46]الشيء الذي ساعد على اختيار سائقي السيارات لهذه الأماكن للتوقف التي يسيرها شباب في حاجة مالية. على السلطات تنظيم و تـأطير هـذه المواقـف التي تعود بفائدة كبيرة على المتمع مناصب شغل وأماكن توقف مضمونة للسيارات.

نقص في أماكن التوقف يؤثر ويساعد في اكتظاظ المرور وهذا بعنصرين

1 – السـيارات التي تبحث عن مكان للتوقف تستدير الحي عدة مرات و هذا زيادة إلى العدد الهائل من السيارات التي تملأ الطريق

2 – الـتوقف على الأرصفة أو على الظفتين خاصة الطرقات الثانوية الصغيرة تاركة إلا عـبورا ضـيقا للسيارات , خاصة إذا كانت هذه الأخيرة عريضة كالشاحنات الشيء الذي يخلق اختناقا على مستوى هذه الطرق الضيقة.

---

[45] في السنوات الأخيرة تضاعفت ظاهرة السرقة خاصة سرقة السيارات في أحياء عديدة من العاصمة هذا يتطلب دراسات عديدية للتعرف عن أسبابا

[46] مرسوم ولائي رقم 68و 69 بتاريخ 29.01.1997 معلق بنهج التوقف في شوارع و مساحات و مؤسسات و الساحات العمومية و هذا بعد تدهور الوضع الأمني و ظهور شبح السيارات المفخخة

انــه مــن المفروض على السلطة أن تطور سياسة بناء و إنجاز مواقف PARKINGS عــلى مستوى كل أحياء العاصمة من اجل تسهيل التوقف و استيعاب كل السيارات التي تستدير المديــنة عــدة مــرات للحصول على مكان للتوقف رغم من أن المواقف لا تخص إلا السيارات الفردية.

9 - السيارات الفردية AUTOMOBILE

السيارة الفردية إلى جانب وسائل النقل الأخرى تعتبر وسيلة مستعملة بقوة للتنقلات اليومية حيث تتميز بسهولتها وجهازيتها (DISPONIBILITÉ)

مالـك أو ملكية سيارة فردية يتطور مع تطور مستوى المعيشة , للتحصل عليها عدة شـروط تفـرض نفسها الشرط الأساسي في بلادنا هو الشرط المالي.معدل السعر سيارة في بلادنا يتراوح ما بين 200000 دج لسيارة آدني ثمن و يلتحق هذا السعر إلى ما فوق 1,5 مليون دينار للسيارة الضخمة وذات الطراز العالي.

للتحصل على سيارة مرتبط ارتباطا وثيقا بمستوى المعيشة أو بصفة واضحة بالدخل[47]

حسـب الإحصائيات المتحصل عليها من سلطات الولاية , المكلفين بترقيم السيارات عدد السـيارات يصـل إلى 180 ألف سيارة على أنواع وكل الـملاك وحتى السيارات المنتمية إلى الإدارات و المؤسسـات العمومـية و الخاصة في كل التراب الوطني حضيرة السيارات ازدادت بقـوة في السنوات الأخيرة نتيجة لارتفاع مستوى المعيشة وتوسع المدن والحاجة إلى التنقل التي لم تستطيع مؤسسات النقل عمومية أو خاصة، التكفل با

نسبة ملكية السيارة الفردية للعائلة في العاصمة هو 45 لكل 100 عائلة في سنة 2000 حيث كانت هذه النسبة تساوي 15 سيارة لـ 100 عائلة في سنة 1966 سنة أول إحصاء عام للسـكان نسـبة ملكية السيارة الفردية تسمح لنا بمعرفة المستوى الإجتماعي الاقتصادي لمختلف أحياء أو بلديات الجزائر العاصمة

هذا ما يوضحه لنا الجدول التالي:

---

[47] ظهـرت أشكال جديدة للتحصل على سيارة فردية بتخفيض الأسعار للشراء الجماعي (ACHAT GROUPÉ) و التسهيلات في التسديد هذه عناصر شجعت في التحصل على سيارة فردية لعائلات عديدة.

الجدول رقم 37 : نسبة السيارات لـ 1000 نسمة و حسب كل بلدية.

البلديات	عدد السيارات لـ 1000 نسمة
باب الواد	71 ‰
القصبة	65 ‰
الجزائر الوسطى	‰108
سيدي احمد	‰84
المدنية	‰64
بولوغين	‰74
الأبيار	‰75
القبة	‰74
حسين داي	‰60
الحراش	‰63
ولاية الجزائر	‰72

المصدر: المركز الوطنية للدراسات والإنجاز الحضري (CNERJ)

هـذا الجـدول يـبين لـنا ارتفاع نسبة ملكية السيارة الفردية لـ 1000 نسمة حيث الـمعدل الأدنى هـو 60 سـيارة لـ 1000 نسمة ويبين لنا أيضا العلاقة الموجودة بين ملكية السـيارة الفـردية و الفـئة الاجتماعية المهنية (CSP) [48] رغم من أن الاختلاف ضئيل لان هناك ظواهـر وعناصـر أخرى تؤثر في انخفاض أو ارتفاع هذه النسبة , كالظاهرة الديمغرافية مثلا. في الجزائر الوسطى نسبة امتلاك السيارة الفردية هو 108 سيارة لـ 1000 نسمة أي معدل سيارة واحـدة لـ 9,26 شخص أما في الحراش فهذه النسبة تنخفض وهي 63 سيارة لـ 1000 نسمة أي معدل 15,87 للسيارة الواحدة.

[48] CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE

إذا نظرنا لمعدل أفراد الأسرة الجزائرية الذي يقارب 7 أفراد فنستنتج:

سيارة واحدة لكل عائلة مقابل سيارتين تقريبا للعائلة في الجزائر الوسطى مستوى المعيشي يؤثـر أيضـا في هذه النسبة حيث هذا , المستوى مرتفع نوعا ما ولو بدرجة قليلة على المستوى المعيشي في بلدية الحراش نفس الشيء للبلديات الأخرى حيث السيارات لـ 1000 نسمة تكون اكثر في الأحياء أو البلديات ذات الفئات العالية و المتوسطة و تكون أعلى في البلدية ذات الفئات الصغيرة.

نسـبة مشـاركة السـيارة الفردية في النقل الحضري للعاصميين تبلغ 40 % هذا العدد يساوي نسبة ملكية السيارة الفردية في العاصمة الذي هو 45 %

مشاركة السيارة الفردية في النقل مصنفة في الدرجة الثانية بعد النقل الجماعي الذي يسـاهم في النقل الحضري بنسبة وهي الأعلى 56 % و الباقي ينقسم بين سيارات الأجرة ونقل العمال ......

هـذا الـتمركز الكثيف للسيارات الخاصة و الجماعية في ولاية الجزائر وخاصة في مركزها له عواقب وخيمة وسلبية على نتائج فعالية النقل العمومي و حركة المرور بصفة عامة.

مسـاحة السـياقة لـلجزائر العاصـمة يجرى فيها نوع من الصراع و المنافسة بين السـيارات الخاصـة و الفردية و سيارات النقل الجماعي و نقل السلع والأشخاص الماشيين على رجليهم لان هذه المساحة أصبحت مع مرور الزمن ضيقة لا تكفي لعدد المواطنون الذين يقصدونا يوميا.

10- تمركزالهياكل والنشاطات في مركز المدينة

نقصها و انعدامها في الضواحي وبعض مناطق الوطن

يضاعف في عدد القادمين نحو العاصمة:

كل الهياكل و الخدمات مهما كان نوعها متميزة في العاصمة نظرا لمكانتها كعاصمة ومركز القرار السياسي و الاقتصادي للبلاد

تستفيد العاصمة من تمركز مزدوج وطني ومحلي إذا « التمركز الحالي لم يكن في الجزائر فقط وإنما في عدة مدن عالـمية فان التمركز المحلي وصل للوضعية لم يسبق أن شهدناها في العالم ....»[49]

الخطـأ الذي تمثل في المخططات الأولى في إرادة تمركز على الساحل(معناه في المدن الكبرى بصفة خاصة الجزائر العاصمة) كل التجهيزات و الهياكل الجديدة (سكن , صناعة, إدارة , التجهـيزات الثقافية و الرياضية) كانت لها عواقب منطقية وهي مضاعفة الهجرة اليومية نحو المدن خاصـة نحـو العاصمة أين تتمركز التجهيزات الكبرى و التجارة و التي استفادت من استثمارات مالية هامة في كل الميادين خاصة في ميدان النقل.

الوضـعية الحالية تـمثل تكميلة للوضعية التي كانت عليها المدينة في الفترة الاستعمارية , حيـث كانـت العاصـمة مـنظمة ومهيكلة بنفس الطريقة كالفترة الحالية نلاحظ نفس التمييز الاجتماعي حسب الأحياء .

الأحـياء الوسـطى وأعالي المدينة معرفون بأنم أحياء اكثر رفاهية وهذا ما بقي إلى الآن كـل شـيء متمركز في وسط المدينة النشاطات – الترفيهية – ويبقى وحده الذي يستطيع تلبية رغباتنا في الشراء و الترفيه و الخدمات ......

[49] ترجمتنا الخاصة :من (KAMEL) HARROUCHE : LES TRANSPORTS URBAINS DANS L'AGLOMINIRATION D'ALGER P130 ED. L'HARMATTAIRE Paris 1982

كـثافة السكان و النشاطات تختلف من حي لآخر التمييزات الاجتماعية التي تكلمنا عنها قبل تنعكس (REFLÉTÉ) على مستوى النشاطات و المهن وكثافة السكان.

تطور حجم النشاطات تميز بالتطور السريع للنشاط الثنائي secondaire[50] على حساب النشاط الثلاثي.

الجزائر العاصمة تضم لوحدها عددا هائلا من النشاطات مركزها لوحده يضم43 % من مـجموع نشاطات الولاية حيث تتميز بتمركز قوي للنشاطات في وسط المدينة زيادة إلى كثافة سكانية هامة.

هذا السبب في العراقيل التي يعرفها السير العادي للعاصمة حيث تجلب نحوها عددا كبيرا من المواطنين يوميا .

إذا كانـت مؤسسات التعليم الأساسي تقع في كل حي من أحياء الولاية فالثانوية أحـيانا يتسع نفوذها إلى بلدية أو عدة بلديات في نفس الوقت أما مؤسسات التعليم العالي فيمتد تأثيرهـا عـلى مستوى كل الولاية وهناك بعض التخصصات على المستوى الوطني هذا , يعني أن تأثيرها في التنقلات اليومية ظاهر جدا.

أمـا التجهـيزات و الهياكل الأخرى المتسببة في التنقلات الكثيفة يومية كانت أو في مناسـبات كالـتجارة في بعض الشوارع الكبرى داخل المدينة كشارع بلوزداد – بن مهيدي – ديدوش مراد – باب عزون – القصبة....

هـي أحـياء خصوصـية تجارية التنقل نحوها يكون بـمختلف أنواع النقل بالسيارات الفردية – بالنقل الجماعي أو حتى مشيا.

المستشـفيات (كمستشفى : مصطفى باشا في ساحة أول ماي ومستشفى مايو في باب الـواد, وبارني في حسين داي, و المستشفى العسكري بعين النعجة لأهميتها وضخامتها تجلب ليس

---

[50] النشطات الأولية : إستخراج المواد الأولية و الصناعات الثقيلة

فقط سكان مدينة الجزائر أو ضواحيها و إنما سكان من كل أطراف الوطن من هنا نستطيع أن تخيل عدد المواطنين القادمين لأسباب صحية من عمال , مرضى وطلبة ....

وأخـيرا التجهـيزات الرياضية و الترفيهية فهي تتسبب في تنقلات ضئيلة وأسبوعية مـثلا حديقـة الحيوانات والتسلية بن عكنون التي تجلب عدد هام من السكان و لكن في أيام نهاية الأسبوع أو العطلة.

1- تحليل لطلب التنقل:

« التطور العددي لسكان المدن يصحبه اتساع المدينة في الحال:

مـناطق صناعية -مناطق سكنية-مراكز تجارية- مراكز التسلية- تبعد عن بعضها البعض وتـبعد من المنطقة المركزية والأصلية للمدينة هذا الاستهلاك للمجال يفرض على السكان تنقلات كثيرة وفي مسافات طويلة»[51]

في كل المدن التنقلات تنقسم إلى نوعين :

- التنقلات اليومية هدفها العمل . الدراسة...

التنقلات الغير ضرورية وبدون قيد زمني وهي التسلية –الرياضة – زيارات عائلية....

حسـب الإحصائيات عدد التنقلات في ولاية الجزائر يصل إلى 3,4 مليون تنقل يومي 25 % مـن هذه التنقلات من اجل العمل 49 % منها من اجل الدراسة , 26 % مختلفة الاتجاهات و الأهداف حوالي 1,8 مليون شخص يوميا .

هـذا التـنقل ينقسم بصفة غير متوازنة على مختلف أنواع التنقل السير على الرجلين (MARHE A PIED) التنقل بالسيارات الـجماعية كانت أم فردية سيارة أجرة أو القطار .

رغـم من التطور الاجتماعي الملحوظ الذي عرفه المجتمع فالمشي يحتل المرتبة الأولى في أنـواع التنقل بنسبة 66,8 % من مجموع التنقلات أما التنقل بالسيارات تحتل نسبة 33 % أما الأنـواع الأخـرى كالدراجـات و الحـيوانات فتحتل النسبة الضئيلة 0.20 % من مجموع التنقلات.

[51] ترجمتنا الخاصة من: (MAURICE) WOLKOWITSCH : GEOGRAPHIE DES TRANSPORTS P294 ED AMAND COLIN PARIS 1973

معـدل تـنقل لشخص يوميا هو 1,84 تـنقل لكل شخص في اليوم التنقل بالسيارات ينقسـم إلى النقل الجماعي بـ 53 % ولسيارات الأجرة بـ 6 % و السيارات الفردية 40 % من مجموع أنواع التنقل.

كـل نـوع مـن التنقل له مدة زمنية خاصة به يستغرقها في النقل المعدل الزمني للنقل في السـيارة الفردية هو 40 دقيقة , التنقل في الوسائل النقل الجماعي يستغرق معدل زمني قدره 56 دقيقة أي اكثر من التنقل بالسيارات الفردية دليل على مشاقة النقل الجماعي .

التنقلات بالمشي تختلف من مسافة لأخرى حيث 64 % منها تستغرق 20 دقيقة و 30 % منها تستغرق نصف ساعة و 6 % من هذه التنقلات يستغرق 40 دقيقة كمعدل زمني. التنقل عـن طـريق المشي شاق جدا وتعتبرها كمأوى أخير بعد انعدام أو نقص في أنواع النقل الأخرى خاصة النقل الجماعي منها حيث تصبح عملية التنقل على الرجلين مفروضة غير إرادية.

« الـتفوق العددي للتنقل على الرجلين اصبح من عوائد و ثوابت المدن الوطنية الكبرى هذا سببه نقص في أنواع التنقل الأخرى أو في المتاعب التي تترتب من الاعتماد عليها »[52]

الجدول رقم 38: التنقل حسب الوسائل و الأهداف

أهداف التنقل وسائل التنقل	السكن ↓ الدراسة	السكن ↓ العمل	مختلفـة
المشي	% 88	%39	%58
السيارة الفردية	%2	%22	%27
النقل الجماعي	%10	%39	%15
الموع	%100	%100	%100

المصدر: مركز الدراسات و الإنجاز الحضري CNERJ

[52] ترجمتنا الخاصة من : WILAYA D'ALGER : DIRECTION DES TRANSPORTS : ETUDE DU PLAN DE TRANSPOT : EMA BETU ALGER JUILLET 1991

*: مؤسسة مترو الجزائر :مكتب الدراسات EMA-BETURو النقل الحضري

العـدد الذي يلفت الانتباه في هذا الجـدول هـو العدد المتعلق بنسبة التنقل من السـكن - إلى الدراسـة عن طريق المشي و الذي يمثل 88 % هذا العدد يعكس لنا أن هذا التـنقل يخص فئة الشباب , وان التنقلات نحو الدراسة في مسافات قصيرة لتوزيع جيد وفعال لمؤسسـات التعلـيم الأساسي حيث هناك مؤسسة في كل حي المستوى الثانوي نجد مؤسسة واحدة أو اثنين في كل بلدية المستوى العالي مزود بنقل خاص بالطلبة .

التـنقل مـن أجـل العمل يتمثل بنسبة 25% من التنقلات وهو الذي يعتمد اكثر على السـيارات بنسبة الإجمالية 61 % موزعة بين السيارات الفردية 22 % و النقل الجماعي 39 % لان المسـافة بـين أمـاكن السـكن وأمـاكن العمل طويلة تستلزم استعمال وسائل محركة (motorisé) حيث نجد عدة مؤسسات تستعمل وسائل النقل لعمالها.

« السـبب الأساسـي في الهجـرة المتناوبة (Migration alternantes) هو التوزيع الجغرافي لمختلف النشاطات والعمال »[53]

أمـا التنقلات ذات الأهداف المختلفة فتستعمل الوسائل المحركة بنسبة 42 % تنقسم إلى 27 % للسـيارة الفردية و15 % للتنقل الجماعي ولكن المشي يحتل قسط هام في هذه التنقلات بـ 58 % لان عموما التنقلات المختلفة كالشراء و العلاج ... غالبا ما يكون في مسافة مجاورة لمكان السكن.

الطلـب فيما يخص التنقل هام جدا يقدر بحوالي 3,4 مليون تنقل يومي بمعدل 1,84 تـنقل للشـخص الواحد في اليوم حيث 1.2 مليون منهم يعتمدون على المشي و 230400 منهم يسـتعملون سـياراتم الفـردية أما مستعملي النقل الجماعي فعددهم 345600 شخص يوميا أي 622080 تنقل يومي علما بأن كل شخص له ما يقارب تنقلين في اليوم (1,84) .

حسـب هذه الأرقام طلب النقل معقول جدا أمام العدد الهائل من الوسائل المتوفرة حيث النقل الجماعي لوحدة يوفر 2513247,92 مقعد عدد ضخم أمام الطلب للنقل المعبر عنه

[53] ترجمتنا الخاصة من: (PIERRE) MERLIN : LE TRANSPORTS URBAINS : P 36 ED PUF QSJ POIS 1992

مـن طـرف المواطنين يوميا ولكن الواقع يثبت لنا العكس مادام أن المواطن لازال يعتمد على المشي حتى في المسافات البعيدة ومادامت المحطات مكتظة بالمسافرين و الحافلات نفس الشيء . كيف ذلك ؟

الجواب منطقي هو أن المقاعد المتوفرة تكون طول اليوم ويزداد التوفر في الساعات الفارغـة أيـن الازدحام وكثافة المرور منخفضين عكس الطلب للتنقل الذي يتركز في وقت محدد وهـو في أوقـات الدخـول أو الخـروج من العمل أو الدراسة أين تنخفض فعالية وسائل النقل وتنخفض خدماتـها نظرا للازدحام و المرور الكثيف للسيارات على مستوى كل الطرقات[54]

و الذي ينقص من عدد الدورات لكل وسائل النقل و خاصة الجماعية منها .

[54] هذا الانجاز طورناه بالتدقيق في العنوان المخصص للازدحام وكثافة المرور في شبكة الطرقات وبصفة دقيقة

12- من فوائد النقل الجماعي العمومي

-

إن الـنقل الجماعي بصفته موجه للجمهور يعود بفوائد عديدة على مستعملي هذا النوع من النقل و حتى على غير مستعمليه و بأي كيفية:

حسب دراسة قام بها الاتحاد الدولي للنقل العمومي[55] استنتج النقاط التالية :

أ- وجـود نقل جماعي في الميدان يأتي بعدة فوائد لمستعمليه و لغير مستعمليه و الفوائد التي يسـتفيد منها المستعملين تتمثل في عدة تنقلات التي يوفرها النقل العمومي و الخدمات التي يقدمها خاصة عندما تكون أسعار مدعمة من طرف السلطات ،حسب فوائد هذا النقل يتجاوز مستعمليه و تعـم كـل الجماعـة لمحلية أي بصفة أخرى يستفيد أن النقل العمومي حتى الذين لم يستعملوه كوسيلة من وسائل تنقل و هذا كما يلي:

 نقـص الازدحـام و اكـتظاظ السيارات ،مثلا حافلة ما تنقل 60 مسافرا تنقل نفس العدد بالسيارة الفردية يجب استغلال حوالي 10 أو 12 سيارة.

 نقص حوادث المرور التي يتسبب فيها العدد الكثير من السيارات المتواجدة على الطريق

 احسن نوعية للمحيط و هذا بنقص التلوث و الضجيج.

 فعالية اقتصادية معتبرة و هذا بعدم ضياع الوقت في نقل العمال و السلع و المواد الأولية.

 فعالـية التجهيزات الجماعية كالمستشفيات و المدارس .....الخ و هذا باحترام الوقت الدخول أو الخروج منها.

---

55 الملتقى 49 للاتحاد الدولي للنقل العمومي UITP (STOCKHOLM 1991)

 تخفيض في استهلاك الطاقة لمختلف وسائل الـنقل و هذا لأن اختيار النقل العمومي و التخلي عن الوسائل الأخرى خاصة السيارة الفردية يخفض من الازدحام و الاكتظاظ و يترك للنقل العمومي حرية الرفع في سرعتها حيث ينتج عنها نقص في استهلاك الطاقة.

13- اختيار وسائل النقل حسب المنطقة و الفئة الإجتماعية المهنية

إن اختيار نوع من أنواع وسائل التنقل المتوفرة في العاصمة مرتبط بصفة مباشرة بالمستوى المعيشـي أي حسب الفئة الإجتماعية المهنية و هناك عامل أخر يدخل في إختيار وسيلة التنقل هو العـامل الجغـرافي أي حسب المنطقة و مدى بعدها أو قربا من مناطق التجهيزات و الخدمات و المناطق الصناعية .

الجدول رقم 39 : اختيار وسائل النقل حسب المنطقة و حسب الفئة الإجتماعية المهنية :

المناطق	كل أنواع النقل	المشي	وسائل النقل المحركة[57]	وسائل النقل الجماعية	السيارة الفردية	الفئة الإجتماعية المهنية[56]
1	% 10	%11	%7.5	%8	%8.8	2
2	% 0.25	% 10	%4	%6	%2	3
3	% 0.20	% 5	%7.5	%9	%7.5	2
4	% 20	% 8	%13.5	%7	%9	1
5	% 9	% 7.5	%10.5	%7	%14	1
6	% 20	% 15	%7.5	%9	%9.5	2
7	% 0.20	% 5	%2.5	%5	%7	2
8	% 0.25	% 5	%5	%8	%4.5	3
9	% 10	% 6	%7.5	%9	%7.5	2
10	% 5	% 10	%7	%8	%5	2
11	% 0.50	% 7.5	%7.5	%8	%7.5	2
12	% 34.5	% 10	%20	%16	%26	2
الموع	%100	%100	%100	%100	%100	%100

المصدر: EMA.BETUR

2. الفئة الإجتماعية (1) فئة ذات المستوى الأعلى
الفئة الإجتماعية (2) فئة ذات المستوى المتوسط
الفئة الإجتماعية (3) فئة ذات المستوى الأدنى

[57] MOYENS MOTORISE

نستنتج من هذا الجدول أن اختيار وسـيلة من وسائل النقل مرتبط بالمستوى المعيشي و التمنطق الجغرافي سكن - صناعة - تجهيزات – الخدمات ....

النسـبة الأكـبر في شتى وسائل التنقل و هو في المنطقة 12 أي في البلديات الموجودة في المـنطقة الغربية للولاية . تحتل النسبة الحالية في استعمال كل وسائل التنقل . هدا يجد تفسيره أن هده المنطقة (12) خالية أو تنقص فيها التجهيزات و الخدمات و حتى النشاطات ولا يوجد فيها أية صناعة أو منطقة صناعية تستهل الذكر .

أمـا التـنقل مشيا فالمنطقة التي تحتل الأغلبية هي الجزائر الوسطى و هدا بنسبة 11 % لأن المركـز هو الذي يحتوي على كل التجهيزات و الخدمات فالسكان القاطنون في هده المنطقة لا يجـدون أي مشـكل للتـنقل مشيا و هدا لقرب المساكن من هده التجهيزات و الخدمات . الملاحظـة الأخرى التي يمكن استخلاصها أن وسيلة المشي تعود تقريبا بالتوازن على مختلف بعض المـناطق وهـدا يجـد تفسيره في أن التنقل بهده الطريقة يكون على مسافات محدودة جدا .النقل الجماعي أيضا موزع بدوره بنفس النسبة على جميع المناطق ما عدا المناطق (12) العربية التي تصل نسبة التنقل بالوسائل الجماعية 16 % هدا دليل على التنقلات الكثيفة لسكان هده المناطق إما نحـو مركز مدينة الجزائر إما إلى المناطق الصناعية الموجودة في شرق الولاية و الدليل على ذلك فـإن تنقل سكان هذه المنطقة الصناعية 10 حيث تصل نسبة التنقل بالوسائل الجماعية 8% أي نصف نسبة التنقل في المدن الغربية أما المشي فهناك تساوي بين هاتين المنطقتين أي نسبة 10%

1- المنطقة الجزائر الوسطى

2- القصبة - باب الواد - واد قريش .

3- سيدي محمد - الحامة - حسين داي - المدنية .

4- الأبيار - بن عكنون - حيدرة - المرادية - دالي إبراهيم.

5- القبة - بئر مراد رايس- بئر خادم - جسر قسنطينة .

6- بولوغين - رايس حميدو - بوزريعة- بني مسوس.

7- عين بنيان - شراقة - زرالدة- سطا والي- حمامات.

8- المقرية- باش جراح- بوروبة

9- الحراش - محمدية- باب الزوار - واد السمار- برج الكيفان- الدار البيضاء.

10- رويبة- رغاية.11براقي- كاليتوس.12 درارية- سحاولة- العاشور.

السيارة الفردية هي من الوسائل التي يظهر فيها اختلاف واللاتوازن بين منطقة و أخرى لأن هـذا النوع من وسائل التنقل ملكية خاصة و ملكيته تتطلب مستوى معيشي قادر على اقتناء سيارة فردية ولو قديمة.

كباقي الوسائل الأخرى' أغلبية التنقل بالسيارة الفردية تعود للمناطق الغربية .

و هذا بنسبة 26 % و14 % يعود للمنطقة (5) التي تتكون من البلديات التالية ،القبة ،بـئر مـرادرايس ،بـئر خادم،جسر قسنطينة و التي تتغلب فيها الفئة الاجتماعية الأولى ما يفسر حصـولها عـلى نسـبة 14 % من مجموع المتنقلين بالسيارة الفردية له علاقة جد مرتبطة بالفئة الاجتماعية المهنية حيث المناطق (2) و (8) أين تتغلب الفئة الاجتماعية المهنية التالية و هذا بنسبة 2 % و 4.5 % عـلى التوالي أما المناطق التي تتغلب عليها الفئتين الثانية و الأولى نسبة استعمالها للسيارة الفردية تترواح بين 5 % كالنسبة الدنيا و 26 % كالنسبة العليا في استعمال هذا النوع من النقل .

يتسـاءل الـبعض عـن كيفية عدم التحكم السلطات في توزيع وسائل النقل حسب احتـياجات و خصائص كل منطقة الديمغرافية و الإجتماعية لكن الموقع هو شيء أخر لأن توزيع و توفير وسائل النقل لم تكن قضية عددية أي زيادة في عدد الحافلات الموجهة للنقل و إنما فيما يخص توفـير او عدم توفير وسائل النقل تتدخل عناصر أخرى كظاهرة الازدحام و الاكتظاظ التي تخفض من فعالية وسائل النقل.

14- المشاريع و الإنجازات

أ- مشروع مترو الجزائر :

إلى جانب المشروع الحضري الكبير " الجزائر 2000"[58] نجد مشروع مترو الجزائر الذي يهدف إلى إنجاز شبكة مترو في ولاية الجزائر .

في أي لحظة أو فترة نأخذ قرار إنجاز شبكة مترو في مدينة ما؟

بصفة عامة في المدن التي تحتوي على مليون أو اكثر من السكان و لإنجاز مترو حضري في منطقة كثيفة يجب على خطوطه أن تتبع خطوط الحافلات المملوءة و المكتظة بالمسافرين لتسمح لمستعملين هذه الحافلات سابقا تنقلات سريعة و مريحة.

أما الخطوط المترو التي تزود المناطق الحضرية الجديدة المخططة في نفس الوقت تسمح لسكانا بالالتحاق بسهولة بوسط المدينة لكن إنجاز هذا النوع من المشاريع "المترو" يعود بثمن باهظ حيث يجب حساب ثمن المداخيل في كل وقت.

بالنسبة لسلطات مدينة الجزائر اختيار شبكة مترو كان من أجل حل مشكل النقل العويص و مشكل تطور المدينة الجغرافي و الديمغرافي.

الطرقات في اختناق يوم بعد يوم أدت بالسلطات الى التفكير بأن إنجاز شبكة مترو هي الحل الوحيد خاصة و أن الجزائر تحتوي على 3 مليون نسمة تقريبا حيث نلاحظ ازدحامات و اكتظاظ يوميا في الطرقات و عبر كل المناطق المدينة و المترو الحل الوحيد حسب السلطات و القادر على تخفيف الأزمة لتي يتخبط فيها قطاع النقل .

الأشغال الأولية كلفت با المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري ETUSAثم الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية SNTF التي اقترحت الخط الأول هذه الأخيرة أبرمت عقدا مع الشركة الفرنسية لدراسات النقل الحضريSOFRETU حيث قامت هذه الشركة بدراسة حول وضعية النقل في الجزائر العاصمة و بررت و أكدت على أن الخط

---

[58] هذا المشروع هو الذي يحتوي على مشروع الحامة هذا المشروع يمتد من ساحة أول ماي إلى غاية خروبة

الأول الـذي رسمـته شـركة السكة الحديدية هو الأحسن بعد تحليلات عديدة اقترحت الشبكة النهائية لمترو الجزائر اختيار المخططات و المحطات انطلاقا من عنصرين هامين و هما دراسة حول كثافة الحركة و دراسات تقنية للمساحات التي تجري بها الأشغال.

1- المبادئ الأساسية التي تجب أن تتبعها الخطوط:

المخططـات يجب أن تمر طول المحاور الهامة للنقل في المدينة إلى غاية الحدود و يجب أن تمر على المناطق الكثيفة بالنشطات و السكان في الحاضر أو المستقبل ثم محاولة إيصال هذه الخطوط إلى كل التجهيزات العمومية الموجودة أو التي يرتئ إنجازها في المستقبل و تسهيل الالتحاق بهذا النوع مـن الـنقل لكل المواطنين و هذا بـخلق محطات بين مفترقات جميع الخطوط لتوفير للمواطن كل الخطوط الإتجاه الى أي نقطة يريدها و تكون هذه المحطات أيضا قريبة من محطات الحافلات الحضرية و الشبه الحضرية.

بصفة عامة يجب أن يكون هذا النقل قريب جدا من المواطن و يوفر له كل الخطوط للتنقل بسـرعة و براحة و أن يكون هذا النقل مندمج مع النقل البري الموجود من اجل خلق شبكة نقل مختلفة لكن واسعة و متكاملة.

الخـط الأول الذي شرع في إنجازه هو الخط الرابط بين الجزائر الوسطى (تافورة) الى غاية الـدار البيضـاء شرق المدينة الأشغال حاليا وصلت إلى منطقة الحامة أي لم يصل إلى وسط الخط معـناه لم يكـن جاهزا قبل 5 سنوات و ثمن إنجازه باهظ جدا خاصة هذا الخط الأول أما الخطوط الأخرى لم يشرع حتى في ابتدائها

خصـائص هـذا الخط الأول انه موجود على الطريق الموازي للسكة الحديدية و الطريق الوطني السريع رقم 5 الرابط بين العاصمة و الولايات الشرقية و أنه موجود على مساحة مسطحة و مسـتقيمة الشـيء الذي يجعله أسهل في الأشغال من الخطوط الأخرى التي تتجه نحو الغرب أو الجـنوب الغـربي أو الشرقي. إلى جانب هذا المشروع الضخم و الهام الذي يتمثل في إنجاز شبكة المترو في العاصمة هناك مشروع حضري الذي اقترحه في سنة 1985 المركز الوطني للدراسات و الإنجاز الحضري

(CNERU) هـذا المشـروع يحتوي على عدة عمليات،تجديد إعادة هيكلة و إنجازات جديـدة(RÉNOVATION ,RESTRUCTURATION ,RÉALISATION) اخـتيرت مساحة له تنطلق من ساحة أول ماي إلى غاية الربوة الحمراء (COTE ROUGE) بالخروبة سبب اختـيار هذه المساحة أنه بعد رفض فكرة توسع المدينة نحو الشرق من طرف مجلس الوزراء في سنة 1979 خاصة وزير الفلاحة الذي تكلم عن استهلاك مبالغ فيه لأغنى الأراضي الزراعية.

انطلقـت السلطات في البحث عن مساحة جاهزة و لكن داخل المدينة و هي المساحة التي ذكـرناها (أول مـاي خـروبة) اختيرت للنسيج الحضري الموجود فيها حيث يتميز بالخصوبة و اللاّتجـانس بين السكن و النشطات الفوضوية و مستوى البناء فيما كان سطحيا على العموم أي كان احتلال أفقي للمجال[59] .

[59] انظر مذكرتنا لنهاية الليسانس تحت عنوان " التجديد الحضري بالخامة " السنة الدراسية (91-92) تحت اشراف الأستاذ : صفار الزيتون مدني

" هـذا المال الذي يمتد من ساحة أول ماي إلى غاية الحراش له خاصية إستراتيجية لتطور المديـنة لأنـه المسـاحة الوحيدة المسطحة و المقابلة للبحر و توجد حولها إنجازات عصرية و هامة كمقام الشهيد و رياض الفتح"....[60]

هـذا المشـروع يحـتوي على إنجاز مقرات للوزارات و المؤسسات العمومية الكبرى و الإدارات و تجهـيزات و هـياكل ضخمة زيادة إلى مساكن مرفوقة بكل ما تحتاجه من هياكل و تجهيزات كمراكز الصحة و مؤسسات تعليمية ثقافية و رياضية...

بصـفة عامـة هـذا المشـروع يهـدف إلى إنجاز مركز حضري ضخم متعدد الوظائف (POLYFONCTIONNEL) من اجل جذب وسط المدينة القديم و التخفيف عنه حيث يحتوي على كل وسائل الاستقبال مثلا في كل البنايات المشروع يهدف إنجاز حظيرات PARKING تحت أرضية للسيارات التي تقصد مركز المدينة .

مـاعدا إنجـاز المكتـبة الوطنية و فندق (سوفيتال) [61] توقفت الأشغال و بقيت المساحات (خاصة التي دمرت) فارغة.

حسـب السـلطات العائق الأول لهذا المشروع هو عائق مالي خاصة انه يتطلب مصاريف مـزدوجة الأولى في الإنجـاز و الثانـية في إعادة إسكان الذين يقيمون في المنطقة التي يوجد إليها المشروع.

في انتظار إعادة انطلاق أشغال هذا المشروع المدينة في تدهور مستمر نظرا للنمو الديمغرافي الـذي يـتجاوز قدراتـا و للعدد الهائل من المواطنون الذين يقصدونا يوميا طمعا في الخدمات و التجهيزات التي تقدمها كالنقل -المرور -التلوث ... حيث أصبحت المعيشة فيها لا تطاق في انتظار إجراءات و مبادرات من اجل التغيير و تحسين الأوضاع في هذه المدينة .

[60] تقرير حول مشروع الحامة: القرار رقم 1 المركز الوطني للدراسات و الإنجاز الحضري CNERU 1985

[61] المكتبة الوطنية و الفندق الكبير SOFITEL تم من المشاريع المحتواة فيه.

ب -انتقادات لمشروع المترو:

حسـب تقريـر البـنك العالمي :" معظم الدول تبذر مصاريف ضخمة في إنجاز مشاريع جذابـة عـلى المستوى السياسي و لكن باهظة الثمن خاصة مشروع مترو الجزائر... عوض صيانة شـبكة الطرقات و توسيعها و خلق الخطوط الجديدة للنقل بأثمان منخفضة لأن الكيلومتر الواحد للمـترو يعـود ب 100 مليون دولار"[62] أي أن الغلاف المالي الضروري لإنجاز بعض أمتار المترو تسمح بتمويل إنجاز أو تجديد كل شبكة طرقات المدينة.

هـذا القرار للبنك العالمي يبين لنا كم هي البلدان (الجزائر مثلا) التي تستثمر في مشاريع باهظة الثمن هدفها ليس إفادة المواطنين منه و إنما للوجاهة فقط (VITRINE)

مشروع مترو الجزائر يعود إلى سنوات الثمانين و لم ينجز بعد 20سنة و الحظ الذي شرع في إنجازه (الدار البيضاء-الجزائر الوسطى) يتميز انه خط مزود اكثر من الخطوط الأخرى بوسائل النقل البرية و السكة الحديدية و بالتجهيزات الكبرى كالطريق السريع الرابط بين الجزائر و المدن الشـرقية. كـان من الممكن تقوية هذه الوسائل خاصة خط السكة الحديدية الموازي لهذا الطريق السريع و هذا بإعادة تنظيمه لتأدية واجبه كما ينبغي دون تبذير أموال كثيرة في خط مترو

هـذا المترو الذي استهلك و لازال يستهلك ميزانية مرتفعة حيث يكلف المترو من 65 إلى 100 مليون دولار لكل محطة أي 400 إلى 1000 مليون دينار جزائري و عربة مترو يبلغ ثمنها 1 مليون دولار أي 50 مليون دينار جزائري.

---

[62] ترجمتنا الخاصة من : TRANSPORT URBAIN :étude de politique générale de la banque mondiale p 43 Washington pc 1986

حسـب البنك العالمي " من الناذر جـدا أن تكفـي عـائدات المترو لتغطية مصاريف استغلاله"[63] الشيء الذي يتخوفه المواطن في الثمن الذي يعرضه المترو في العاصمة الذي يحتمل أن يكـون بـاهظ و من هنا نطرح السؤال لمن هو موجه هذا المترو هل للأوساط لشعبية المتوسطة أو الفقيرة أو للفئات التي تملك اكثر من سيارة واحدة في العائلة ؟

مـن هـنا نستنتج أن مشروع المترو لم يكن الحل الأسمى كما تراه السلطات و إنما عملية ضـخمة و ثميـنة و الحلـول يجـب البحث عنها في القطاع الحضري كشبكة الطرقات و تمركز النشـطات و السـكان في المديـنة و اللاتوازن في توزيع مناطق السكن و مناطق العمل و مناطق الدراسة ....الخ

في نظرنا الحلول تكمن في :

1- نقل بعض التجهيزات و الهياكل و الخدمات إلى خارج مركز المدينة .

2- تطوير النقل الحضري الجماعي و العمومي و بأسعار مدعمة من طرف السلطات

3- بـناء مـدن صـغيرة حول العاصمة مزودة بكل التجهيزات و الخدمات لاستيعاب المواطنين المتوافدين نحو العاصمة .

4- بناء حظيرات للسيارات (PARKINGS) على مستوى كل أحياء و مناطق الولاية .

5- إعـادة الهيكلة الاقتصادية للمؤسسة العمومية (ETUSA) من اجل إعطائها نفس جديد لممارسة دورها "الاجتماعي" كما كانت عليه من قبل

في انتظـار اقتراحات أو مبادرات أخرى مشروع مترو الجزائر لازال في طريق الإنجاز و لازال يستهلك ميزانية باهضة و لم يكن جاهزا قبل أربع أو خمس سنوات و المواطن يعيش عواقب القرارات اللامسؤولة لبعض الأشخاص الغير مناسبين في بعض الأماكن.

---

[63] مرجع السابق : ص 42

مــن هــنا نستنتج أن ميزانية إنجاز الخط الأول للمترو الجزائر العاصمة كافية لإنجاز جزء مــن مشــروع (الجزائــر2000) الذي تستفيد منه المدينة بأكملها لأن مشروع المترو حتى و لو انتهت الأشغال فيه إلى أي مدى يستفيد منه المواطن ؟

يســتفيد منه المواطن على انه نقل في مساحة خاصة (S ITE PROPRE) يوفر السرعة و الــراحة في التنقل لكن المدينة لا تتغير و تنخفض الكثافة و الازدحام اللذان يهددانا يوم بعد يوم ' فالإيجابي في المترو محدود في نقل بعض سكان العاصمة لا غير (خاصة فيما يخص الخط الأول)'

لكــن هناك مشاكل أخرى يجب الابتداء فيها كالإكتضاض للنشطات و السكان في مركز المديــنة و الــتلوث و شبكة الطرقات التي أصبحت لا تتحمل هذا العدد الهائل من السيارات التي تقصدها

زيادة على أن شبكة المترو لا تتناسب مع ثقافتنا حيث تصبح مأوى للبعض خاصة في الليل و يجــب توفــير أمن دائم و فرق للصيانة و المراقبة كل هذا يرفع في ثمن إستغلال هذا النوع من النقل.


الجزء الرابع الخاتمة و الاستنتاج العام

الخاتمة و الاستنتاج العام

للـتحكم في ظاهـرة النقل انه من الضروري التطلع و تحليل المحيط الذي ينشط فيه النقل ،هذا المحيط يمثل المفتاح و المحدد الرئيسي نوعا ما للحلول المقترحة من طرف السلطات.

المحـيط هـذا يتمثل في دائرة مغلقة تتكون من عناصر تتأثر و تؤثر في النقل و محاولة عزل النقل لوحده عن باقي هذه العناصر هو خطأ لا يأتي بأية نتيجة .

الشـكل الجغرافي الحالي للمدينة هو من إنتاج فرنسي محض خاصة وسط المدينة حيث كل شـيء يـتغير فيها ماعدا شكلها الحضري الذي تؤثر فيه التضاريس خاصة شبكة الطرقات التي أنجـزت لفترة و لعدد من السكان محددين حيث يفرض علينا النمو الديمغرافي وعدم احترام بعض قوانين التعمير إعادة النظر في النسيج الحضري للمدينة خاصة شبكة طرقاتنا.

وضـعية المديـنة كعاصمة و أهم مدينة في البلاد تحتوي على عدد هائل من التجهيزات و الخدمـات الـتي يصل مدي تأثيرها و جذبا ليس للمناطق المجاورة للمدينة فحسب و إنما الى كافة التراب الوطني .

وسـائل الاستقبال غير كافية و السلطات غير قادرة على إبداع حلول جديدة إنما تعتمد على الحلول المؤقتة و المرقعة فقط حيث هدفها ليس القضاء على المشاكل أو تحسين شروط المعيشة للعاصميين إنما حلول للشهرة لا اكثر .

فـتح قطاع النقل للاستثمار الخاص في وقت قصير و سريع ضاعف و زاد تعقيدا لمشكل الـنقل لأن غاية الناقلين الخواص ليس تقديم احسن خدمة للمواطن و إنما لضمان احسن مدخول مالي بدون مراعاة أدنى شروط فيما يخص احترام القوانين و النظام و هذا ما يؤدي إلى حالة فوضي.

المؤسسـة العمومية المكلفة بنقل سكان العاصمة منذ الإستقلال ركزت مهمتها في الجانب الإجتماعي و لكن كل شيء دمر أمام منافسة طفيلية لبعض الخواص و أمام تسيير و إدارة فوضوية و مدمرة.

هـذه المؤسسـة فـرض عليها نفس القوانين الإقتصادية و التسيير المتعلقة بالتحرير الإقتصادي للقطـاع و أصـبحت مهمة المؤسسة اكثر تجارية حيث يجب عليها تحقيق أرباح و فوائد من اجل البقاء.

هـذا يستلزم رفع في أسعارها و تخفيض من عدد عمالها و الاستغناء عن بعض القطاعات كقطـاع نقـل الطلـبة ،و نقل العمال زيادة إلى ترك بعض الخطوط الغير مربحة ماليا و هذا على حساب المواطن .

إلى جانـب هذه المؤسسة الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية SNTF حيث تشارك في نقـل سكان العاصمة بنسبة ضئيلة جدا و هذا لضعف سكتها التي لا تزود إلا مساحة صغيرة من المدينة .

الـناقل الأقوى حاليا في العاصمة هو الناقل الخاص وهذا بتوفير عدد ضخم من المقاعد و لكن بالرغم من هذا العدد المعتبر من المقاعد المواطن يبقى دائما بدون تلبية طلبه في التنقل.

اختـيارات مخـتلف سلطات المدينة فيما يخص تعميرها URBANISATION منذ الاستقلال زادت في تدهـور وضـعيتها حيـث ابتدأت باستهلاك مبالغ للأراضي الزراعية الغنية في المناطق الشـرقية إلى غاية سنة 1979 حيث بدأ التفكير في مشاريع تحافظ على الأراضي الزراعية من هنا ظهـرت فكـرة تعمير المناطق الجنوبية الغربية دون احترام أدنى شروط التعمير[64] هكذا حتى و لو توسـعت المديـنة ابعد من حدودها القديمة تبقى تابعة لمركزها الأصلي ما يؤدي إلى اكتظاظها و اختناقها من العدد الهائل من السكان و السيارات المتوافدين نحوها.

تراكمـت في المديـنة مشاكل مختلفة منذ اكثر من ربع قرن ،التسيير الغير مسؤول و الغير معقول أدى إلى تعقيد اكثر فأكثر لهذه المشاكل المختلفة التي تستطيع الحلول الضخمة القضاء

عليها و الحد منها ، و إعطاء للمدينة صورة عاصمة مزودة بكل الإمكانيات و التجهيزات اللازمة و الخاصة بمدينة القرن الواحد و العشرين .

---

64 ظهرت في هذه المناطق (الجنوبية الغربية) بنايات خاصة و فردية بدون أية تجهيزات أو خدمات و بدون أية احترام للقوانين الأولية للبناء و التعمير

في نظر السلطات المشروع الأمثل هو إنجاز شبكة مترو للمدينة و هذا المشروع يعود اصله إلى السنوات 50 و ترك لثمنه و صعوبته ....

إنجـاز هذا المترو MÉTRO يعود بثمن باهظ [65] يستطيع أن ينجز به مشاريع حضرية اكثر أهمية و اكثر فائدة و في مدة قصيرة.

زيادة على أن هذا المترو لم ينتهي في مدة عشرية نظرا للسرعة الحالية التي تتم بها الأشغال ،بيـنما المواطن يتخبط في وضعية مزرية و هذا للصعوبات التي يتلقاها في بحثه عن وسيلة للتنقل في مدينة يتمركز كل شيء في مجال محدد و خدمات ،إدارة،تجارة ....الخ

كـل شيء تطور عدد السكان الحاجيات التنقلات .....ماعدا النسيج الحضري الذي لم يدخل عليه أي تغيير ،فمجال تنقل السيارات أو مجال المخصص للمشي اصبح لا يكفي حيث تجد صورة استعمال المشاة للمجال المخصص للسيارات التي بدورها تسير ببطء زيادة إلى نسبة عالـية من التلوث و الضجيج لا يحتمل خاصة و أن طرقات وسط المدينة يمر بها كل أنواع السيارات من بينها الشـاحنات الكبيرة SEMI REMORQUE و في بعض الأحيان آلات الأشغال العمومية. ENGINS DE TRAVAUX PUBLICS

الإتجـاه الإقتصـادي المختار بعد الإستقلال منح فرصة للفئات المحرومة لاستعمال وسائل الـنقل الجماعية و بأسعار رمزية و لكن هذا على حساب المدخول المالي للمؤسسات العمومية التي كانت مدعمة من طرف الدولة.

الأسـعار ارتفعـت بإعادة الهيكلة الاقتصادية لهذه المؤسسات حيث أصبحت مؤسسات عمومية ،صناعية،و تجارية ،و شركات ذات أسهم EPIC-SPA و هذا منذ التسعينات.

حظـيرة النقل الجماعي عمومية كانت أو خاصة عدديا هامة جذا رغم أن المواطن يشتكي يومـيا مـن نقـص فـادح في وسـائل الـنقل ،و السـبب يعود لقوة جذب المدينة FORCE D'ATTRACTION عـلى المـناطق الأخرى من البلاد و كوسيلة لاستقبال هذه الوفود القادمة نحوها لا توفر إلا شبكة من الطرقات "العتيقة" التي يعود تكوينها إلى الفترة الاستعمارية ،حاليا

---

[65] 100 مليون دولار للكيلومتر

هـذه الشـبكة لم تتطور و حلول التغـيير فـيها معظمها مازالت في حالة مشاريع إلى جانب نقص هام للحظيرات PARKINGالشيء الذي يفتح الطريق أمام عدة مزايدات .

تدهـور قطاع النقل هو نتيجة للمدينة ذات التعمير الفوضوي و التلقائي و التعمير الغير مفكر فيه URBANISME NON PENSÉو الذي يحمل في طيا ته جنين التدمير الذاتي و الذي يجعل الحـياة في العاصـمة لا تطـاق لـيس في قطـاع الـنقل فحسـب و إنمـا في كل القطاعات ،السكن،الشغل،المياه،التسلية،التلوث،...الخ.

و من هنا نستنتج أن مشكل النقل قبل أن يكون مشكل مستقل فهو مشكل حضري قبل كل شيء تتسبب فيه الوضعية العامة التي تتخبط فيها المدينة ككل.

الحل الأمثل يتمثل في تخفيف هذه النشاطات الكثافة التي تبقى قوية خاصة في مركز المدينة و يتمـثل الحل أيضا في نقل بعض الإدارات و النشطات إلى ضواحي أي توجيه العدد المتوافد نحو المركـز إلى الضواحي إلى جانب فكرة أخري تتمثل في تغيير مكان العاصمة نحو المناطق الجنوبية و هـذا بترحـيل أهم مؤسسات الدولة و هذا من اجل التخفيف عن العاصمة حيث يصبح النسيج الحضـري اكـثر تهوية plus aéré و يسمح بسهولة مرور السيارات و شتى وسائل النقل و تصبح الحياة مريحة نوعا ما.

هـذه اقـتراحات و افتراضات ذات بعد حضري هام حيث تسمح إلى جانب اقتراحات أخـري بإيجاد حلول للمشاكل التي تعيشها ولاية الجزائر أما حل "المترو" ما هو إلا حل لاستيعاب العـدد المـتزايد من المسافرين و بأموال باهظة ومن أجل حل جزئي فقط من مشكل يعني المدينة بأكملها.

المـــــــــراجــــــــــــع

الكتـــب

BENATIA (FAROUK) : appropriation de l'espace a Alger après 1962
ED : SNED ALGER 1979

DELUZ (j.j) : aperçu critique sur l'architecture et l'urbanisme à Alger
ED : EPAU ALGER 1979

HARROUCHE (KAMEL) : les transports urbains dans l'agglomération d'Alger
ED : L'HARMATTAN PARIS 1987

GERONDEAU (CHRISTIAN) : les transports urbains
ED : PUF QSJ PARIS 1969

LACOSTE (YVES) : Algérie passée et présent
ED : SOCIALES PARIS 1960

MERLIN (PIERRE) : les transports urbains
ED : PUF. QSJ PARIS 1962

MUSETTE (M.S) la ville d'Alger face au défit du transport urbain in ((ville transport & déplacements au Maghreb))
ED : L'HARMATTAN PARIS 1996

PIESSE (L) : itinéraire de l'Algérie Alger 1862

RAHMANI (CHRIF) : la croissance urbaine en Algérie
ED : O.P.U ALGER 1985

SANTOS (MILTON) : les villes du tiers monde
ED : GUENION PARIS 1971

WOLKOWITCH (MAURICE) : géographie des transports
ED : ARMAND COLIN PARIS 1973

ABDELMALEK (AMINE) : métro d'Alger : a quand le bout du tunnel ?
IN EL WATAN DU 22.05.1996

ALAMI (AMINE) : les rues d'Alger sous haute surveillance IN : liberté du 02.02.1997

BENGUETTAF (AHMED) : transport ferroviaire : une mort programmé
IN EL WATAN DU 20.06.1999

BENKHALDI (KAMEL) : stationnement urbain in EL WATAN DU 15.09.1991

EGUNJOB (LAYI) : la politique routière dans le pays africain
IN le courrier N°125 JANV./FEV 1991

HAMADI (SOUHILA) : les transports urbains : le privé investit dans le collectif. IN EL WATAN DU 15.07.1997

HAMIDA (O.M) politique de la ville ou réaménagement du grand Alger .IN EL WATAN DU 27.04.99

HOWARD (DAVID) : des centres villes accessibles pour le 21éme siècle in rapport N°1 du 49éme congre de l'union internationale des transports publics Stockholm 1991.

RIF(NAHLA) : écologie : la grande menace IN EL WATAN du 27.06.1996

TYSON (W.J) : qui profite des transports publics in cahier N°8 du 49éme congre de l'union internationale des transports publics Stockholm 1991

WILAYA D'ALGER : direction des transports ; étude du plan de transport de la wilaya d'Alger
EMA BETTUR juillet (1991

TRANSPORT URBAIN **: étude de politique générale de la banque mondiale**
Washington D.C USA 1986

الجريدة الرسمية لسنة 25.03.1976

الجريدة الرسمية لسنة 29.01.1997

المركز الوطني للدراسات و الإنجاز الحضري: مقرر رقم 1، حول مشروع الحامة .

الــفــهــرس

الجزء الأول :المقدمة و التعريف بالموضوع

الجزء الثاني التطور الجغرافي و النمو الديمغرافي لمدينة الجزائر

الجزء الثالث اختبار الفرضيات

الجزء الرابع

المراجع